

Inês Órfão de Sousa Nunes

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura
Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto
Orientação pela Prof. Teresa Manuel Almeida Calix Augusto

2017

A EN13 E A A28 NO EIXO PORTO-VILA DO CONDE
Correlação e possibilidades

Vila do Conde como caso de estudo

Esta dissertação não foi escrita de acordo com o novo Acordo Ortográfico.

Agradeço:

*À professora Teresa Cálix pela disponibilidade e compreensão,
Aos técnicos da Câmara Municipal de Vila do Conde por toda a ajuda, em
particular à Dra. Marta Miranda, à Eng. Olinda Pereira, ao Arq. Francisco
Faria, ao Arqueólogo Pedro Brochado e ao Dr. Sérgio Palhares.*

Ao professor Álvaro Domingues por nos mostrar uma outra arquitectura.

*Aos meus pais,
À minha avó,
Ao meu irmão,
Aos meus amigos,*

por tudo.

ABSTRACT

This thesis reflects upon various pertinent questions that referred to the territory between Vila do Conde and Porto and the role of the most important road networks that serve it.

Understand the causes, the effects and the opportunities resulting from the strong relation between this cities and what is the role of the principal roads that connect them are the main premises to this work.

This master's dissertation, therefore, will be about the main road axes that establish the connection between Porto and its coastline extension to North, arriving to the city of Vila do Conde, recognizing its most distinctive characteristics, its correspondent paths and sections, as well as the spatial relations and produced effects in the surrounding environment. The relevance of this analysis, which materializes around the reading and comprehension of these road connections, it's due, also, to the high population density existent in this strip and to its high interest as a area of implantation of different activities. As so, there was an attempt to understand the established relation between this heterogenic urban occupation and its main connection roads, as the Estrada Nacional 13 (EN13) and the former Itinerário Complementar 1 (IC1), nowadays Auto-Estrada 28 (A28).

These correlation systems, which cannot be used up in the isolated analysis of a town or a county, translate in the analysed roads. Under the prosecuted investigation, it was also of relevance, understand the reverse relation, looking to understand the way these roads provide the realization and enhance of this urban and economics axes between the different urban settlements covered by them.

Therefore, it was decided to reflect upon the effects of this road connections in a particular and limited territory, and for that effect, it was chosen the municipality of Vila do Conde.

RESUMO

Esta dissertação corresponde a uma reflexão sobre várias questões pertinentes que se referem ao território entre o Porto e Vila do Conde e o papel das principais estruturas viárias que o servem.

Compreender as causas, os efeitos e as oportunidades decorrentes da forte relação existente entre a cidade de Vila do Conde e a cidade do Porto e o papel que as principais vias que ligam estas cidades têm nesta relação são as principais premissas deste trabalho.

A presente dissertação reflectirá, por isso, sobre os principais eixos viários que estabelecem a ligação entre a cidade do Porto e a sua extensão litoral a Norte, até à cidade de Vila do Conde, reconhecendo as suas características distintivas, ao nível do traçado e do perfil correspondente, assim como as relações espaciais e os efeitos produzidos sobre os territórios envolventes. A pertinência deste estudo, que se concretiza em torno da leitura e compreensão destas ligações viárias deve-se, também, à elevada densidade populacional existente nesta faixa litoral e ao seu destacado interesse enquanto área de implantação de actividades diversas. Como tal, procurou-se perceber como é que esta ocupação urbana heterogénea se relaciona com as principais vias de ligação, como a Estrada Nacional 13 (EN13) e o antigo Itinerário Complementar 1 (IC1), agora Auto-Estrada 28 (A28).

Estes sistemas de correlação, que não se podem esgotar na análise estanque de uma cidade ou de um município, traduzem-se nas vias que analisámos. No âmbito da investigação desenvolvida, interessou também, compreender a relação inversa, procurando perceber de que modo estas vias possibilitam a concretização e o incremento deste elo urbano e económico entre os diferentes aglomerados populacionais por elas percorridos ou articulados.

Desta forma, optou-se pela reflexão sobre os efeitos destas vias num território concreto mais limitado, tendo sido escolhido, para esse efeito, o município de Vila do Conde.

ÍNDICE DE CONTEÚDOS

00	introdução	11	
01	percurso na introdução ao tema	17	
02	a construção do território	33	
	02.1 ligações entre Vila do Conde e o Porto	39	
	a estrada nacional 13		48
	a auto-estrada 28		56
	a EN13 e a A28 no território		59
	02.2 a conurbação metropolitana do Porto	64	
	a rua da estrada - EN13		68
	nodalidades		68
	o porto de leixões e o aeroporto francisco sá carneiro		76
	as scuts em Portugal		79
03	o concelho de Vila do Conde como caso de estudo	83	
	03.1 as vias num concelho balnear residencial	93	
	Vila do Conde, cidade balnear		99
	Vila do Conde, concelho balnear		111
	Vila do Conde, concelho residencial		119
	03.2 as vias num concelho industrial agrícola	127	
	a zona industrial da Varziela		131
	introdução de portagens na A28		143
	concelho agrícola		149
	emprego		153
	produção de leite		155
04	considerações finais	163	
	bibliografia	173	
	iconografia	183	
	anexos	193	

00 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como tema de estudo as relações territoriais estabelecidas pelas principais vias que fazem a ligação entre Vila do Conde e a cidade do Porto - a Estrada Nacional 13 e a Auto Estrada 28. Reconhecem-se os nexos espaciais que estas permitem e, no inverso, como é que estes vínculos territoriais contribuem para o lançamento destas vias.

Assim, esta investigação inicia-se com a tentativa de compreensão do território onde habito e percorro quotidianamente. Pretende-se compreender os benefícios, as desvantagens e, acima de tudo, as possibilidades que as principais vias que garantem a articulação entre as duas cidades referidas, e que serão estudadas, proporcionam num território de ocupação dispersa, razões fundamentais que motivaram este estudo. Pretende-se, ainda, garantir o entendimento da estruturação de uma rede de acessibilidades particular, capaz de dar resposta a um sistema de correlações entre municípios e cidades situados no Noroeste Português.

A escolha do tema da presente dissertação decorreu, fundamentalmente, da consciência do lapso de aprendizagem no percurso académico realizado até então. Esta tese representa, por isso, a procura pela aquisição de um novo conhecimento, de uma *camada* da disciplina da arquitectura que não havia sido explorada até então. Como tal, o interesse por problemáticas relacionadas com o urbanismo e com o planeamento do território foi um dos principais elementos provocadores desta dissertação de mestrado. Temas que ultrapassam, ou pouco contactam, o conhecimento adquirido nas aulas e matérias do restante curso de arquitectura, muitas vezes não encontrando o seu espaço de discussão ou de experimentação.

O principal objectivo deste trabalho será, então, além do contributo para o melhor entendimento do território referido, que padece da escassez de uma análise particular, a de mostrar visão alternativa, que se apresente como um contributo para novas possibilidades de leitura que são, também, novas possibilidades para o sujeito que investiga. Assim, procurou-se desenvolver uma análise não compactuante com o persistente discurso em prol da concentração e anti-dispersionista que tem vindo a ser associado ao caso do Noroeste Português e, também, reconhecedora do impacte que as vias que o servem possam ter na ocupação do território, na sociedade e nas economias locais, regionais e nacionais.

Propôs-se, então, aprofundar o conhecimento relativo à evolução destas

estruturas de articulação, compreendendo como é que se foram alterando à medida que a sociedade foi evoluindo e qual o papel da comunicação e da tecnologia na desconstrução da percepção mais tradicional de espaço e de tempo. A análise da relação entre a cidade do Porto e os concelhos que o envolvem dá início à construção deste trabalho. A escolha de Vila do Conde como caso prático pareceu pertinente, quer pelo conhecimento mais profundo deste concelho, quer pela facilidade na obtenção de informação, quer pelas dicotomias urbanas, sociais e económicas que se encontram no concelho e, também, por ser um território que, por se situar junto à faixa costeira, acaba por reflectir questões de territorialização e temáticas relativamente comuns nos espaços de vilegiatura que se implantam ao longo da faixa Atlântica do Noroeste Português.

Os objectos deste estudo são a EN 13 e a A28. Procurando explicitar os pressupostos da sua implantação e as correlações territoriais que privilegiam elabora-se um estudo que recua à génese da construção destas ligações, abordando algumas questões que se reflectem desde a Época Romana até aos dias de hoje.

Concretizando, depois, um maior aprofundamento da análise sobre a sua inserção num território mais específico, o estudo foca-se no concelho de Vila do Conde. Procura-se evidenciar, através de exemplos concretos no concelho, algumas particularidades de uma rede de comunicação viária construída num território de ocupação dispersa e como é que esta responde aos movimentos pendulares, à procura sazonal balnear e aos desafios que um concelho agrícola enfrenta face à “emergente” ocupação industrial e comercial que é impulsionada pela proximidade a um grande porto de mar e a um aeroporto.

O documento que agora se apresenta estrutura-se em quatro partes distintas. Começa com uma breve síntese percorrendo vários autores e diferentes perspectivas sobre a temática da estrada, e outros assuntos que se figuraram evidentes na construção de um conhecimento capaz de sustentar a investigação desenvolvida. Esta síntese desenvolve-se à medida que a própria investigação se constrói, sendo, por isso, um reflexo do caminho percorrido para chegar ao tema principal.

Numa segunda parte faz-se uma análise das ligações entre Vila do Conde e o Porto na sua total extensão. Procura-se o entendimento dos factores que influenciaram a construção deste sistema de ligações que termina na construção das actuais vias - a EN13 e a A28. Exploram-se as particularidades do território onde as mesmas se encontram inseridas e em que medida este reclama a

construção destas vias.

Pretende-se, neste capítulo, compreender a formação da urbanização dispersa no Noroeste Português evidenciando o papel que a vasta rede viária existente tem no desenvolvimento económico e social e na dispersão dos valores urbanos neste território.

Na terceira parte do trabalho, toma-se o concelho de Vila do Conde como caso prático, exemplificando algumas das situações enunciadas no capítulo anterior. Pretende-se uma abordagem mais detalhada a situações concretas de forma a tornar a leitura mais tangível.

Ao longo do estudo entendeu-se ser decisivo compreender o papel da vilegiatura no concelho de Vila do Conde, atendendo ao seu contributo para a crescente importância da cidade e sucessiva influência na construção de acessos eficazes ao longo dos anos.

Analisa-se ainda, recorrendo a casos específicos, as dicotomias existentes num território de base de sustentação historicamente agrícola com as novas camadas de desenvolvimento industrial, e como é que as estruturas viárias respondem a estes elementos de mudança. Interessará também entender de que forma a EN13 e a A28 servem estas camadas de desenvolvimento e quais as repercussões das políticas de acessibilidade nacionais neste ponto do território específico.

Por fim, na quarta e última parte, depois de concluída a análise proposta, relacionam-se os vários temas de forma a compreender as repercussões dos factores de interferência no território evidenciam-se desafios e colocam-se hipóteses para um melhor entendimento do território e das suas estruturas viárias.

A metodologia adoptada para esta investigação focou-se sobretudo na análise de mapas, cartografia e planos urbanos que permitiram perceber a realidade existente e a sua evolução ao longo do tempo. A partir desta análise revelou-se preponderante um investimento próprio na produção de cartografia capaz de transmitir graficamente os temas desenvolvidos. O levantamento fotográfico e vivencial teve, também, um importante papel no registo e enunciação da percepção empírica da mesma realidade.

Foram também, elementos fundamentais para o desenvolvimento deste estudo as investigações que se relacionavam com o tema e que permitiram compreender diferentes abordagens, afinar leituras e comparar e relacionar situações no país que se assemelham ao nosso objecto de estudo.

*01 PERCURSO NA
INTRODUÇÃO AO TEMA*

Para a análise e compreensão das relações e impactes que a EN13 e a A28 têm no território, procurou-se conhecer e analisar o desenvolvimento urbano, social e económico no território onde estão inseridas.

Os temas que serão abordados ao longo da dissertação ligam-se à construção destas vias contribuindo para a tentativa de entender as relações e possibilidades que estas proporcionaram e proporcionam actualmente ao território e às populações que nele habitam. A leitura dos diferentes contextos em que estas duas vias de acesso foram construídas permite, também, compreender a sua dimensão temporal e as diferenças que caracterizam uma sociedade e um território particular.

Este trabalho desenvolve-se considerando uma análise do geral para o particular, partindo das ligações entre Vila do Conde e a cidade do Porto e do seu papel na Conurbação Metropolitana do Porto, procurando evidenciar a dependência inter-concelhia dentro da Área Metropolitana do Porto. A análise dos percursos permitiu também compreender os pontos importantes que dão acesso e novas realidades emergentes no território.

Parte-se, depois, para uma análise mais detalhada das vias dentro do concelho de Vila do Conde, onde se pretende aferir as dicotomias nos movimentos da população, os factores impulsionadores para a construção das vias e as possibilidades de interação que este sistema de acessos permite.

Reflecte-se ainda sobre o papel preponderante que a construção da A28 - como auto-estrada sem custos para o utilizador - teve na readaptação de alguns troços da EN13 para um arruamento urbano e na consequente alteração dos movimentos na circulação automóvel. Mais tarde, com a introdução de portagens nesta auto-estrada, a situação vê-se revertida, passando a EN13 a ter, outra vez, um papel importante nos percursos diários dentro da Área Metropolitana do Porto e nos concelhos onde está inserida.

Procurou-se também compreender a dualidade de duas actividades económicas muito importantes para o concelho - a indústria e a agricultura - e como é que estas coabitam e tiram partido da acessibilidade garantida por estas vias. A rápida circulação entre Vila do Conde e as grandes plataformas de transporte permitiram ao concelho um crescimento industrial e comercial significativo ao mesmo tempo que possibilitaram o desenvolvimento da produção leiteira para o mercado nacional e de exportações.

Partindo das premissas enunciadas colocou-se a necessidade de rever brevemente temas fundamentais da história deste território, designadamente os que evidenciam a importância das vias em estudo e, também, de considerar estudos e investigações anteriores que tratassem os temas que se inserem na problemática que se pretendia discutir.

As aulas de Teoria 4 do professor Álvaro Domingues, no âmbito do Mestrado de Arquitectura da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, tiveram um papel preponderante neste percurso e, dificilmente, podem ser reproduzidas num documento desta natureza.

Alguns dos temas levantados nesta dissertação basearam-se, no entanto, em questões que estavam a ser paulatinamente tratados nas aulas e, consequentemente, permitiram o conhecimento de estudos e investigações pertinentes para trabalhar sobre o objecto de estudo proposto.

A ocorrência, no período de desenvolvimento desta dissertação, da exposição *Território - Casa Comum, Morfologias e Dinâmicas do Território* e, como consequência, as conferências e o Catálogo da Exposição contribuíram, também, para um aprofundamento sobre as “questões relacionadas com as morfologias, padrões de assentamento e dinâmicas urbanas observadas no Noroeste Português e em particular no Vale do Ave do qual Famalicão constitui um exemplo paradigmático.”¹ O estudo, desenvolvido pelo Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, coordenado por Álvaro Domingues e por Nuno Travasso permitiu a consolidação de alicerces que se tornaram fundamentais para este trabalho.

“O povoamento difuso do Noroeste Peninsular encontrou, portanto, interlocutores à altura das suas contradições e, sobretudo, disponíveis para lidar com as suas permanentes contrariedades e discrepâncias relativamente aos valores reconhecidos, consensualizados e aceites para o que muitos outros entendem ser a boa forma

1 | SÁ, Manuel Fernandes de in DOMINGUES, Álvaro, TRAVASSO, Nuno (coord. científica). no Catálogo da exposição *Território: Casa Comum*. Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2015. p. 15.

urbana.”²

O interesse pessoal sobre o tema proposto, estimulado pelo léxico de temas recém-adquiridos nestes dois momentos, lançam o desafio que se concretiza nesta dissertação.

O estudo inicia-se, então, pela procura de compreensão sobre os novos sistemas de acessibilidade e a sua relação com o território e a cidade, como são hoje encarados e pensados.

São vários os autores e os estudos que se debruçam sobre as novas problemáticas da *estrada* e da *cidade*. A cidade “como organismo estável e claramente delimitável é constantemente questionada”³.

*“(...) [a cidade] de centrípeta, passou a centrífuga; de limitada e contida, passou a coisa desconfinada; de coesa e contínua, passou a difusa e fragmentada; de espaço legível e estruturado, passou a campo de forças organizado por novas mobilidades e espacialidades; de contrária ou híbrida do “rural”, passou a transgénico que assimila e reprocessa elementos que antes pertenciam a um e outro rurais ou urbanos; de organização estruturada pela relação a um centro passou a sistema de vários centros; de ponto num mapa, passou a mancha, etc.”*⁴

Com a modernidade e a globalização, a produção e consumo de bens começa a actuar para um mercado, também ele, global. As indústrias locais e rurais deixam de conseguir dar resposta ao aumento abrupto do consumo de bens. Artesãos e camponeses independentes dificilmente poderiam competir com a produção em massa. As indústrias centralizam-se, provocando um deslocamento massivo para

2| CÁLIX, Teresa, “A nossa casa precisa de uma realidade” in DOMINGUES, Álvaro, TRAVASSO, Nuno (coord. científica). Catálogo da exposição *Território: Casa Comum*. Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2015. p. 17.

3| SILVA LEITE, João Miguel. Ruas Emergentes. Interpretação Morfológica no Contexto Urbano Português. Tese de doutoramento em Urbanismo apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, orientada por Doutor Carlos Francisco Lucas Dias Coelho e Doutor Ángel Francisco Martín Ramos. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, Julho 2016. p. 49.

4| DOMINGUES, Álvaro. A Rua da Estrada. Dafne editor. Porto, 2009. p. 13.

as cidades onde estas instalações produtivas se aglomeravam.

Evidenciando este fenómeno que haveria de reconhecer diversos exemplos, no século XIX, com a industrialização, a cidade do Porto transforma-se e muda a sua configuração. A cidade tentava responder às demandas de alojamento da população do interior do país, que procurava nas grandes urbes novas e melhores condições de vida e trabalho, à implantação das novas unidades fabris e, também, às demandas de uma nova classe média emergente, que procurava um estilo de vida confortável e de acordo com os novos padrões e tendências que começavam a aparecer no país.

“A par das alterações na organização da produção e na divisão técnica do trabalho, assiste-se a uma deslocação geográfica dos estabelecimentos fabris do centro para a periferia da cidade, em função naturalmente dos vales de rios e ribeiros, fisicamente entre a cidade propriamente dita e as áreas rurais onde se mantinha e proliferava o sistema doméstico.”⁵

Impulsionada pela crescente industrialização e urbanização, a cidade perde os seus limites espaciais antigos, expandindo a sua área de influência para o seu território de proximidade, o qual, no caso do Porto, pode-se associar, hoje em dia, à sua área metropolitana, que combina com estas outras lógicas de desenvolvimento próprias, ainda que tenha influenciado, também, outras áreas para lá dela.

Dentro destas áreas de influência metropolitana, as áreas urbanas e não urbanas perdem a sua definição anterior. A dificuldade de estabelecer limites entre o rural e o urbano torna-se um novo desafio para os urbanistas, arquitectos e agentes de decisão política. Impõe-se uma nova forma de pensar a *cidade*, ou o território da urbanização, uma vez que os territórios de pertinência produzidos pelos movimentos diários da sua população não terminam dentro dos antigos limites que os meios de deslocação anteriores permitiam.

Primeiro, com a implementação dos Caminhos de Ferro e, depois, com a democratização do uso do automóvel próprio, a flexibilidade e a mobilidade de pessoas, bens e serviços alarga a sua escala de influência no território.

5| MAGALHÃES, Maria Madalena. Aspectos da Industrialização no Porto - Elementos para uma visita de estudo. VI Colóquio de Geografia, Porto, 14 a 17 de Setembro de 1992. Porto: Instituto de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 16 de Setembro de 1992. p. 2.

“(...) no contexto urbano europeu, o transporte motorizado consolida-se como veículo preferencial para as deslocações gerando dinâmicas que fomentaram, mesmo que de um modo indirecto, o crescimento disperso, fragmentado e extensivo no território, fruto da redefinição do binómio tempo-espço.”⁶

Com a crescente importância do uso dos veículos rodoviários motorizados e, sobretudo, do veículo próprio evidencia-se a necessidade da construção de grandes infraestruturas viárias capazes de dar resposta aos requisitos de uma sociedade cada vez mais móvel, mais individual na sua deslocação e com uma cada vez maior exigência de uma rapidez que reduza o tempo dos seus trajectos.

Surgiu assim a necessidade de construir vias de acesso que estabelecessem a ligação entre os pontos geográfica e economicamente importantes do país, formando uma rede viária mais rápida e acessível, retirando às estradas nacionais esse papel de ligação.

As estradas nacionais, que tinham, até então, um papel fundamental nas conexões entre os pontos importantes do país, assumindo-se como sistema único de acessibilidade em longas distâncias, perdem importância com o início da construção de uma rede viária mais rápida e eficaz, que estabelece uma relação mais distante entre os aglomerados populacionais.

Contudo, apesar de muitos passageiros e de muita carga viária ter passado para as auto-estradas, as consequências da construção de uma urbanização cada vez mais extensiva viu-se reflectida, também, nas estradas nacionais, que se transformaram, em muitas situações, em estruturas de suporte da nova edificação.

Como aponta Álvaro Domingues em *A Rua da Estrada*, a infraestruturização chega a Portugal tarde e, existem ainda, hoje em dia, muitos défices de ligação auto-estradal. Como tal, são as estradas nacionais que colmatam esta carência, combinando, muitas vezes, um sistema de acessibilidade viária a um sistema de suporte de habitação e comércio.

“A estrada que, tendo sido paulatinamente colonizada por edificações e usos múltiplos e tendo sido apropriada por práticas e vivências diversificadas, deu origem a novos nexos e lógicas de proximidade, ainda que continue, muitas das vezes, a ser

6 | SILVA LEITE, João Miguel. op. cit. p. 55.

encarada como mera via de atravessamento, tendo-se em conta apenas a sua função primária.”⁷

Existe, por isso, uma necessidade emergente de entender estas estruturas nas suas diferentes formas e, também, no modo como respondem aos novos movimentos e aos sucessivos avanços e consequentes transformações decorrentes da sociedade tecnológica existente.

A “indefinição conceptual”⁸ da *urbanização* e as diferentes formas como a população faz uso das infraestruturas ao seu dispor, cria ligações entre pontos, por vezes físicos, por vezes virtuais, que são muitas vezes imperceptíveis na abordagem imediata ao território.

No estudo *A Rua da Estrada*, de Álvaro Domingues, e no estudo *Políticas Urbanas - tendências, estratégias e oportunidades*, e *Políticas Urbanas II - transformações, regulação e projectos*, de Nuno Portas, João Cabral e Álvaro Domingues, consegue-se compreender vários exemplos destas novas correlações.

Estes estudos, centrados particularmente na realidade portuguesa, permitiram a percepção e compreensão das diferentes circunstâncias, causas e efeitos, da relação urbanidade/ruralidade em Portugal.

“O termo cidade tornou-se polissémico, denotando diferentes lugares e aglomerações de vida e forma ditas urbanas. Daí a frequência com que se adjectiva ou qualifica cada tipo ou padrão de cidade – pela idade, dimensão, densidade, ou morfologia dominante, mas também recorrendo a conotações menos inocentes (umas valorativas outras depreciativas) que tendem a induzir a ideia de que cidade é só uma (a dita canónica e mais nenhuma). Ora, as grandes áreas emergentes somam, em geral, diferentes tipos (e épocas) de urbanização e espaçamentos. E são sobretudo estes últimos – os espaços de dimensão muito variada que separam e ligam as áreas edificadas – que mais importa repensar, nas suas vertentes ecológica, paisagística e de comunicação. Curiosamente, tanto na gíria do planeamento como na legislação, ainda são designados como solo rural, quando a sua função na cidade extensiva é já urbana, ainda que não edificável. Tais espaços entre cidades, vilas,

7| PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João. *Políticas Urbanas II. Transformações, regulações e projectos*. Lisboa: CEFA/Fundação Calouste Gulbenkian, 2010. p. 192.

8| SILVA LEITE, João Miguel. *op. cit.* p. 49.

aldeamentos, áreas industriais, centros comerciais, áreas logísticas e muitas outras formas de ocupação, constituem (ou tendem a constituir) sistemas ou redes temáticas imprescindíveis à sustentabilidade das novas aglomerações.”⁹

Os novos sistemas de acesso viário - que têm um impacto muito significativo na organização territorial - as novas áreas industriais, comerciais e de transportes, criam espaços entre si de difícil designação e recortam o território, muitas vezes considerando lógicas que se traduzem em cenários de difícil compreensão.

No território a estudar, o confronto entre o sistema de pontos de interesse que se destacam no território e o descriminam e os vazios urbanos/rurais tem uma grande expressão. Os espaços que associamos às reminiscências rurais são ainda significativamente ocupados pela prática agrícola ou florestal.

Neste cenário, são também os acessos viários, essenciais para a relação entre aglomerações urbanas, que potenciam novas possibilidades de comunicação entre diversos pontos, antes mais inacessíveis, criando condições para o desenvolvimento de economias locais.

É, também, a partir destes canais de acesso, compreendidos no eixo Porto-Vila do Conde, que, através da profusão de nós auto-estradais, ligados na sua maioria à rede viária municipal ou nacional existente, a A28 estabelece uma relação muito próxima com o território onde está inserida. Esta relação de proximidade possibilita que a auto-estrada seja um eixo, não só de atravessamento, mas de reconhecimento e de dinamização do território local, tomando características que nem sempre se associam à leitura de uma auto-estrada.

No estudo de Robert Venturi, sobre uma particular via em Las Vegas, designada por *Strip*, ou *Route 66*, o autor introduz uma leitura despreconceituosa do espaço, desconstruindo a comum reflexão sobre uma estrada, não menosprezando ou ignorando a pesada carga de sinais e letreiros que ela acarreta. A consciencialização da comunicação como elemento dominante da arquitectura e da paisagem, transmitida nesta obra, em conjunto com o conhecimento adquirido em *A Rua*

9 | PORTAS, Nuno in PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João. Políticas Urbanas II. op. cit. p. 11.

da Estrada, permitiu, também, enquadrar este tema no objecto de estudo da presente investigação.

Robert Venturi enuncia, ainda, uma diferente noção de *espaço* para o arquitecto. Pensar em espaço quando se fala de uma grande via ou de um sistema intrincado de acessos será, para o arquitecto, menos deslumbrante do que falar de espaço referindo-se a uma clássica *piazza* italiana. Os espaço contidos, delimitados e controlados são, talvez, mais perceptíveis no léxico arquitectónico.

A compreensão de um sistema auto-estradal ou de um sistema rodoviário nacional requer, assim, um conhecimento mais alargado sobre questões económicas, geográficas e sociais que cooperam com as acessibilidades viárias de uma forma por vezes pouco perceptível no espaço.

“Los arquitectos han sido educados en el Espacio, y el espacio cerrado es el más fácil de manejar”¹⁰

A sinalética adjacente a uma estrada nacional, que indica os cafés, os hotéis, os pontos de viragem ou de referência existentes naquele percurso, faz também parte desta arquitectura.

“El letrero del motel Monticello, la silueta de una enorme cómoda Chippendale, puede verse desde la autopista antes que el propio motel. Esta arquitectura de estilos e signos es antiespacial; es más una arquitectura de comunicación que de espacio; la comunicación domina el espacio como elemento dentro de la arquitectura y del paisaje”¹¹

Numa outra perspectiva, dos anos 1960, também ela sobre a paisagem urbana e as suas vias, Kevin Lynch em *A imagem da cidade*¹² e *The view from the road*¹³, inclui a noção de movimento na problemática. Põe-se no papel de utilizador, descendo do *olho de pássaro*, comumente utilizado na análise feita por arquitectos e

10| VENTURI, Robert. Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica/Robert Venturi, Steven Izenour, Denise Scott Brown; trad. Justo G. Beramendi. - reimp. 2013. - Barcelona: Gustavo Gili, 2013. p. 23.

11| VENTURI, Robert. *op. cit.* p. 25.

12| LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. Tradução Maria Cristina Tavares Afonso. Edições 70. Lisboa, 1982.

13| APPLEBYARD, Donald; LYNCH, Kevin e MYER, John R. The view from the road. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology, 1964.

urbanistas, trazendo uma nova noção de percepção do espaço, *em movimento*.

Manuel Graça Dias, na sua tese, *Depois da Cidade Viária*, descreve a análise de Lynch como uma “leitura derivada” - “na prática um modo novo de compreender e lidar com o real, menos sofrido e, eventualmente, mais criativo que as teses repetitivamente pessimistas que procuravam sempre nas mesmas causas as respostas para o “desprazer” que liam no “espectáculo das cidades”.”¹⁴

A infraestrutura de uma auto-estrada é encarada por este autor como um objecto estético, e não só, também como um mecanismo de compreensão do território. Este sistema de comunicação não será apenas um produto do desenvolvimento e da tecnologia que nos permite chegar rapidamente ao nosso destino. A auto-estrada na contemporaneidade, incrementando os serviços prestados pela estrada no passado (e no presente), é uma extensão da nossa organização social e é uma estrutura comunicadora da forma como nos movemos e relacionamos com o espaço, e o seu percurso poderá ser descritivo disso mesmo.

*“Começámos a interessar-nos na estética das auto-estradas, independentemente da ausência de forma das nossas cidades e com a intuição que as novas auto-estradas poderão ser um dos melhores modos de irmos a restabelecer coerência e ordem à escala metropolitana.”*¹⁵

Além do interesse pela estética das auto-estradas, ou pelas vias de acesso, interessa também compreender que a “diluição” no território de pessoas, bens e serviços, com todas as dúvidas e questões que os arquitectos e urbanistas nos trazem, possibilita uma enorme fluidez e liberdade na ocupação e na utilização do território.

Reconhece-se as óbvias vantagens que as grandes vias de acesso trazem à

14| GRAÇA DIAS, Manuel. Depois da cidade viária. Onde se analisa a espacialidade que o automóvel rasgou na cidade contemporânea, concluindo pelo inevitabilidade do fim do sonho do transporte individual e pela necessidade de a abrir, no século XXI, de modo novo e total. Ao transporte colectivo, sob risco de colapso. Tese de Doutoramento. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2008.

15|APPLEYARD, Donald; LYNCH, Kevin e MYER, John R. *op. cit.* p. 2. Tradução livre da autora: “We became interested in the esthetics of highways out of a concern with the visual formlessness of our cities and an intuition that the new expressway might be one of our best means of re-establishing coherence and order on the new metropolitan scale.”

economia e à facilidade nas trocas comerciais, no entanto, o discurso não parece ser idêntico quando nos referimos à mobilidade individual e às suas consequências no território.

O problema da libertação de CO₂ decorrente do uso excessivo do automóvel próprio, a carência de planos urbanos que compreendam não só necessidade, mas também, a opção da população em não se concentrar nos centros urbanos leva, por vezes, à assimilação de ideias que nos parecem, à partida, óbvias, mas que muitas vezes renegam ou desconhecem a realidade dessas mesmas populações.

A discussão sobre a dispersão da população no território, principalmente no Noroeste Português, tende, por vezes, a esquecer a história destas populações.

Na sua grande maioria, as concentrações de população a norte do Porto, que vão contribuindo, também, para o incremento da Conurbação Metropolitana do Porto, tiveram na sua origem casas agrícolas isoladas e dispersas ao longo dos caminhos, aldeias, vilas ou cidades com origens, por vezes, tão antigas como a cidade do Porto. E, tal como estes aglomerados são antigos, também as famílias que os habitam foram ficando, de geração em geração. Especialmente nas freguesias, muito ligadas à prática agrícola e pecuária de dimensão familiar, são estas famílias as proprietárias, ainda hoje, dos terrenos que compõem a freguesia. Será por isso mais do que válido que estas populações queiram permanecer nestes locais, onde, além de terem fortes raízes, a construção de vias de acesso eficazes, que servem quer os automobilistas individuais quer os transportes públicos, permite uma maior abertura nas oportunidades de trabalho sem que isso ponha em causa a sua *morada*.

Para além desta, existe ainda a preocupação associada à pesada carga das estruturas de distribuição, comércio e indústria que pontuam o território numa mistura com a habitação e com a prática agrícola, as quais, tornadas possíveis pela eficiente rede viária, se afastam dos aglomerados das grandes cidades e se fixam nas suas periferias ou nos espaços-entre.

Por diversas vezes, as grandes superfícies comerciais ou plataformas de distribuição e de transporte que se disseminam no território, situam-se em locais de fácil acessibilidade, criando novas centralidades. David Mangin “caracteriza a cidade fragmentada focando a influência da localização e implantação das grandes superfícies comerciais, como por exemplo o Carrefour ou o Ikea. Mangin procura explicar como o aumento da mobilidade e respectivo “encurtamento de distância”, facilitou a localização de várias estruturas comerciais de um modo

disperso pelo território. Estas infraestruturas comerciais acabaram por funcionar como pólos atractivos gerando um aumento das pressões de urbanização dos territórios circundantes.”¹⁶

Em *La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine*, David Mangin, analisa os fenómenos de crescimento da ocupação urbana resultante da infraestruturização do território e do consequente crescimento e desenvolvimento em direcção às periferias e, sobretudo, aos novos espaços emergentes entre aglomerados. A existência de novas vias possibilita a descentralização dos sectores industriais e comerciais levando-os para territórios muitas vezes de génese rural. Este novo tipo de exploração dos terrenos transforma o que eram antes territórios rurais em territórios periurbanos. À paisagem ocupada por propriedades e terrenos rurais dispersos juntam-se os loteamentos de habitação em banda e os *materiais pesados* da urbanização - empreendimentos industriais e comerciais e centros de armazenagem. Estas áreas, distantes dos antigos centros, tornam-se espaços acessíveis pelas grandes estruturas viárias permitindo também uma maior proximidade das populações urbanas aos novos territórios da contemporaneidade, antes campo ou espaço rural, na altura de escolher a sua habitação.

“O conjunto dos dispositivos e dos procedimentos de ordenamento do território, modificaram significativamente as paisagem, bem como a relação entre a agricultura e o construído. Quem é que não mediu as mudanças no estilo de vida no campo em termos de conforto, mobilidade e meios de circulação, ao longo dos últimos quarenta anos? Embora espectaculares, as alterações inscreveram-se na paisagem de forma progressiva e subtil. Paralelamente aos grandes projectos rodoviários, a acumulação sucessiva de decretos, procedimentos normativos, políticas de subvenção, de concorrência e as iniciativas locais favoreceram a passagem do rural ao periurbano, (...)”¹⁷

Na extensão territorial tratada nesta dissertação, associada à articulação entre Vila

16| SILVA LEITE, João Miguel. *op. cit.* p. 61.

17| MANGIN, David. *La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine*. Éditions de la Villette. Paris, 2004, p. 175. Tradução livre da autora: “L’ensemble des dispositifs et des procédures d’aménagement du territoire ont considérablement modifié les paysages ainsi que les rapports entre l’agriculture et le bâti. Qui n’a pas mesuré les transformations des modes de vie dans les campagnes en termes de confort, de mobilité et de modes de circulation, au cours des quarante dernières années? Si spectaculaires soient-ils, les changements se sont inscrits dans le paysage de manière progressive et subtile. En parallèle des grands projets routiers, l’accumulation successive de décrets, de procédures réglementaires, de politiques de subvention, de concurrences et d’initiatives locales a favorisé le passage du rural au rurbain, (...)”

do Conde e o Porto, além da procura pela proximidade ao rural observa-se ainda a procura sazonal pelo mar e pela prática balnear. A vilegiatura detém um importante papel na movimentação das populações e, em última análise, na construção do litoral do Noroeste Português, no qual Vila do Conde não é excepção.

No estudo pormenorizado de Marta Miranda em *O Bairro Balnear: contributos para a História Contemporânea de Vila do Conde (1866 – 1936)*¹⁸ verifica-se então a importância que a atracção pelo mar teve na construção de Vila do Conde desde o século XIX. A importância da vilegiatura em Vila do Conde revela-se ainda mais significativa pela influência que as importantes famílias burguesas, que todos os Verões voltavam à praia de Vila do Conde, teve na construção de arruamentos e vias de acesso à cidade.

*“O processo do bairro balnear configura-se, portanto, como um elemento fundamental da urbanidade vilacondense, não permitindo o uso massificado do seu território e logrando com isso não densificar o parque habitacional, num caminho que acabou por se tornar paradigmático em Vila do Conde, quando comparado com outras áreas balneares.”*¹⁹

O processo de desenvolvimento das estruturas viárias que relacionam Vila do Conde com o Porto tem, por isso, causas variadas e provoca, no território e na sociedade, diferentes transformações ao longo do tempo introduzindo novas possibilidades para as populações.

Em suma, respondendo ao objectivo proposto para este trabalho, apoiando-se nos inúmeros estudos que reflectem sobre este mesmo tema, a investigação procura analisar e compreender em que medida as vias estudadas contribuem para a urbanização dispersa do Noroeste Português. Recorrendo ao caso mais específico de Vila do Conde, a análise será feita dentro de um discurso de análise dos benefícios que a dispersão traz à sociedade e à economia, fugindo ao discurso derrotista e pessimista que se tem vindo a associar à percepção mais conservadora sobre as supostas periferias e, sobretudo, pelo fenómeno da dispersão, por vezes

18 | MIRANDA, Marta. *O Bairro Balnear: contributos para a História Contemporânea de Vila do Conde (1866 – 1936)*. Vila do Conde: Câmara Municipal de Vila do Conde, 2016.

19 | Prof. Dr. Jorge Fernandes Alves em MIRANDA, Marta. *O Bairro Balnear: contributos para a História Contemporânea de Vila do Conde (1866 – 1936)*. Vila do Conde: Câmara Municipal de Vila do Conde, 2016. p. 8.

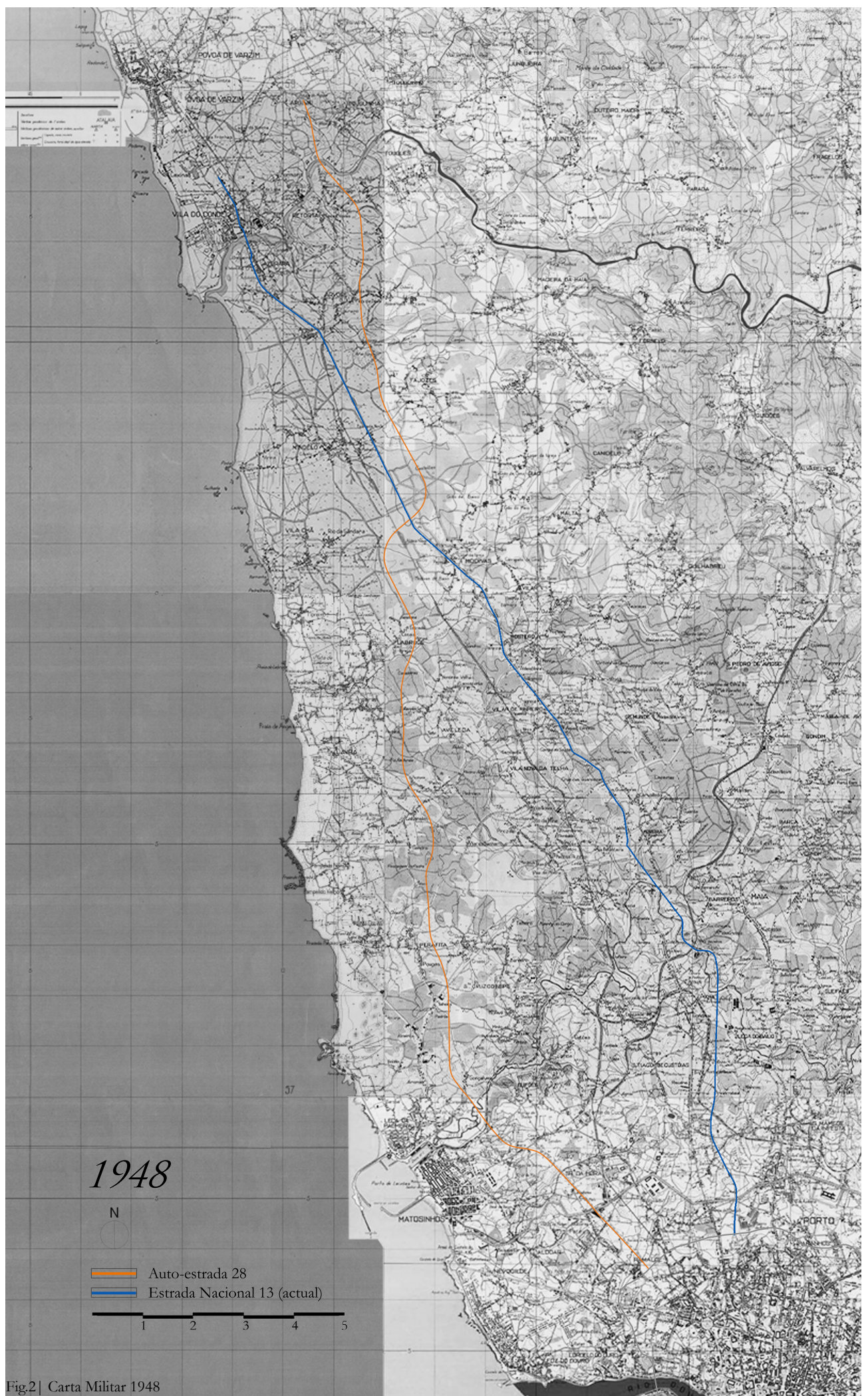
assente num discurso excessivamente simplificado.

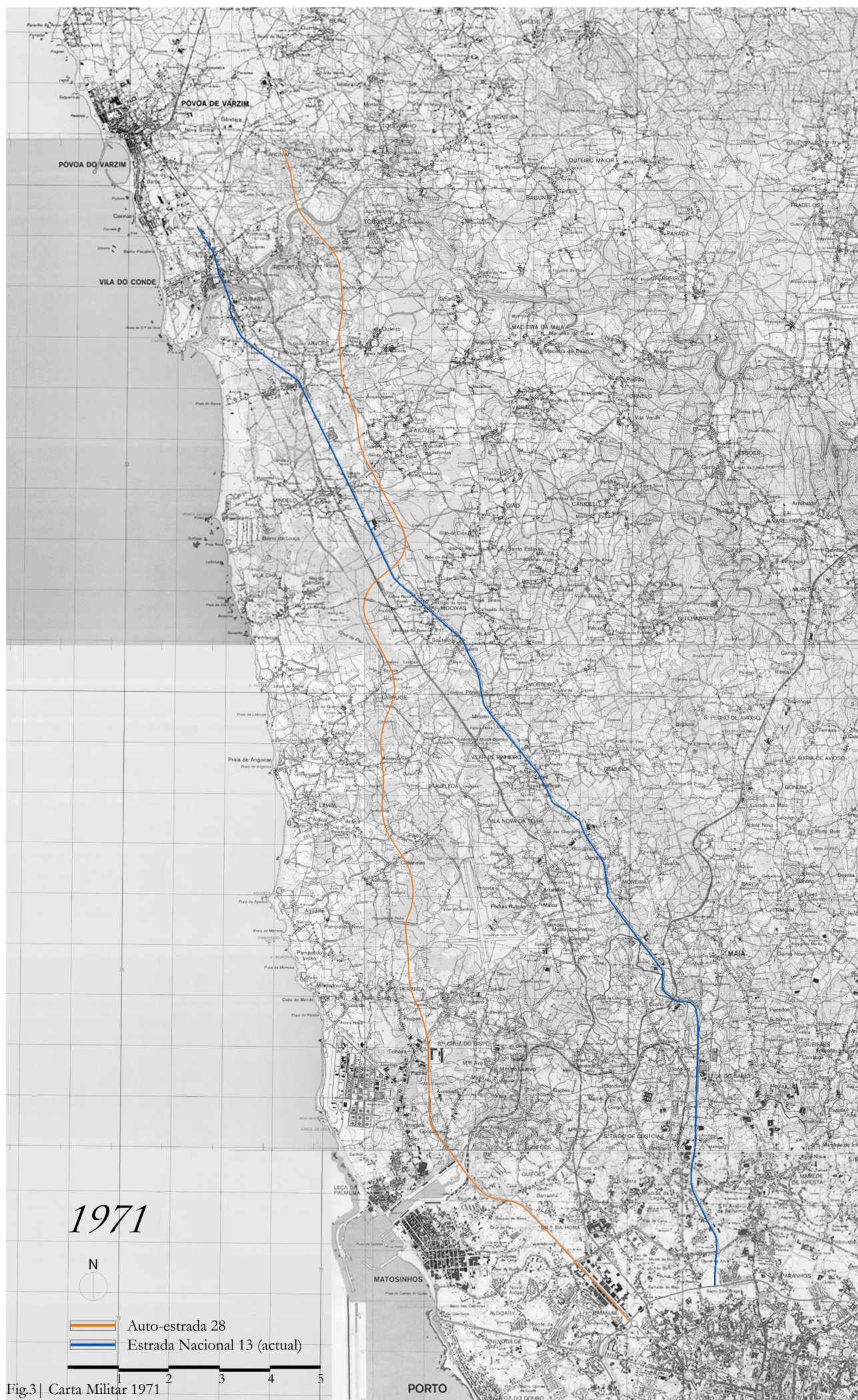
*“Na construção dos Mapas mentais, os indivíduos priorizam o cenário e o clima, a diversidade cultural e educacional bem como o sistema político, quando balançam os prós e os contras de um lugar em relação ao outro. Um outro factor, decisivo, é a acessibilidade, da localização relativa. A distância mental que medeia entre dois lugares será também definida pela imagem que deste se construiu, fazendo com que um lugar seja mais próximo quando corresponda a um lugar desejado e o inverso também seja verdade.”*²⁰

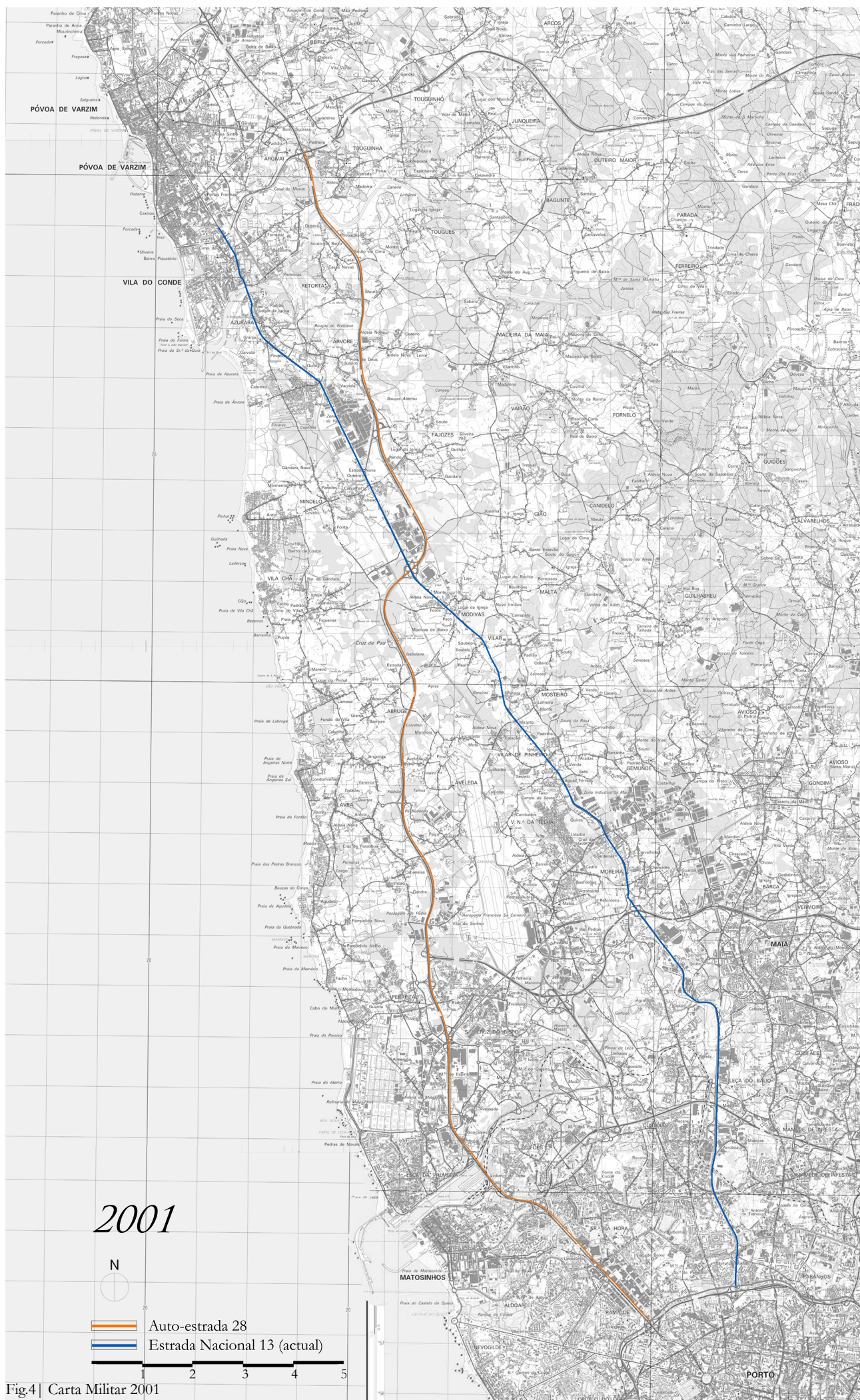
20| BROCHADO DE MORAIS E CASTRO, Rui. : automóvel > auto-estrada < paisagem [] Experiência no percurso de Braga a Aveiro. Mestrado em planeamento e projecto do ambiente urbano. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto e Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Março 2006. p. 28.

02 A CONSTRUÇÃO DO TERRITÓRIO









02.1 LIGAÇÕES ENTRE VILA DO CONDE E O PORTO

A intenção de ligação entre o Porto e Vila do Conde é já bastante antiga. Diz-se intenção de ligação pois, além da aferição exacta dos traçados das vias ser difícil, é também mais relevante, nesta abordagem, a compreensão da utilidade e intencionalidade dessas ligações.

É possível, portanto, verificar que a ligação entre os territórios marginantes dos rios Douro e o Ave existiria já durante a romanização do Noroeste Peninsular entre 29-19a.C.²¹. Os traçados actuais das vias têm, na sua maioria, origem nos antigos traçados, pois “os novos traçados sobrepuseram-se aos traçados medievais que, por sua vez, tinham por base os traçados romanos.”²².

O processo de romanização a Norte do rio Douro foi lento, com “villas romanas a coexistirem com castros”²³, mas acabou por produzir efeitos e alterar os modos de vida locais. Um dos principais contributos da romanização terá sido “a implementação, no território, não só de uma ideia de rede, mas sobretudo de uma ideia de hierarquia que está na base de um sistema de organização.”²⁴ Este sistema de organização dá importância e intencionalidade às principais vias de ligação entre as grandes cidades, à altura. No entanto existiriam outras ligações de grande importância para as populações de pequenos agregados que nem sempre se relacionavam com as vias romanas estruturadas.

Na análise feita por Carlos Alberto Ferreira de Almeida²⁵ e Eugénio André da Cunha e Freitas²⁶ de três vias que não constam no Itinerário de Antonino²⁷ - pela

21|BRAGANÇA R., Pedro Q. F. Lugares de habitar entre a terra e o mar. Aparentamentos sobre temas do território – no Entre Douro e Minho. Dissertação de Mestrado na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Prof. Orientador: Professora Doutora Marta Oliveira. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2014. p. 85.

22|BRAGANÇA R., Pedro Q. F. *op. cit.* p. 250.

23| ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de. A romanização das Terras da Maia. Maia: Estudos sobre a Terra da Maia IV, 1969. p. 10.

24| BRAGANÇA R., Pedro Q. F. *op. cit.* p. 85.

25| ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de. *op. cit.* p. 10.

26| FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha. Estradas Velhas entre Leça e Ave. “Douro Litoral”, 4ª Série, n.º I-II. Porto, 1950.

27| Levantamento extenso de todas as estradas do Império Romano presumivelmente publicado no século III.

sua menor importância ou por não terem sido percorridas pelo autor - e que percorreriam as Terras da Maia e de Bouços²⁸, salienta-se a Via Veteris e a Karraria Antiqua²⁹.

Estas vias não deteriam igual importância à Via Bracara Calem, que ligava Olisipo³⁰ a Bracara Augusta³¹ passando por Cale³². A Via Veteris e a Karraria Antiqua teriam o seu traçado em comum desde Cale até ao Padrão da Légua, ponto territorial importante que “assumiu, indiscutivelmente, o dispositivo de interface urbano-regional em inúmeros momentos da história”³³, tomando aí rumos distintos.

A Karraria Antiqua seguiria, depois do Padrão da Légua, para Norte mais próxima da faixa costeira e cruzaria o Rio Leça em Araújo, na Ponte da Azenha³⁴. Daí “cortava a villa de Moreira, passava entre Gemunde e Vilar de Porcos (hoje Vilar do Pinheiro), sob o Monte Faro, e nos limites de Mosteiró e Guilhabreu, até Vilarinho de Pindelo e Retorta, nas proximidades do Castro Celorica”³⁵.

A Via Vetera seguia por Custóias, e atravessaria o Leça numa outra ponte, a Ponte de Goimil, ponte de origem medieval mas que se sabe ter a mesma localização que uma anterior ponte romana. Tomaria depois o caminho de Vila Nova da Telha e Pedras Rubras atravessando o Ave na Ponte d’Ave.

Eugénio André da Cunha e Freitas relata ainda a possível existência de uma outra via que “saindo da Via Vetera em Lançaparte ou na Venda da Velha, na freguesia da Avelada, se dirige a Labruge, Vila Chã e Mindelo até Azurara.”³⁶, conhecida desde o século XVI, por “estrada que vai para Vila do Conde”³⁷ e mais tarde Estrada Real (denominação clarificada mais à frente). Atravessaria o rio Leça

28| Matosinhos

29| Ambas as designações são medievais, contudo revelam um antecedente terminológico romano.

30| Lisboa

31| Braga, que era à época, sede da nova província de Gallaecia desde o século III e IV d.C.

32| O topónimo Cale é normalmente atribuído à actual cidade do Porto. No entanto, Carlos Alberto Ferreira de Almeida, em *Romanização das Terras da Maia*, levanta a possibilidade de Cale se situar na margem esquerda do rio Douro, em Gaia.

33| BRAGANÇA R., Pedro Q. F. *op. cit.* p. 41.

34| também conhecida por Ponte de Ronfos

35| FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha. *op. cit.* p. 51.

36| FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha. *op. cit.* p. 52.

37| FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha. *op. cit.* p. 52.



numa ponte em Leça da Palmeira, mais tarde destruída na construção do Porto de Leixões.

A abundância de vias nesta zona, tão próximas umas das outras, e próximas da estrada de Braga, “revelam o intenso povoamento de todo o antigo Território portugalense, sob o domínio romano e germânico”³⁸ e, como refere Carlos Alberto Ferreira de Almeida, contraria a ideia de que “para o Império em geral, o século IV seja, nesta zona [Terras da Maia], um período de pobreza e de retrocesso demográfico, antes pelo contrário.”³⁹

Carlos Alberto Ferreira de Almeida afirma que “esta região está franca e totalmente ocupada e povoada” e “encontra-se já dispersa”. Tal dispersão terá razões agrícolas e não agregaria a população, mas pelo contrário, contribuiria para a dissolução das populações junto aos campos de cultivo um pouco por todo o território. Poder-se-ia, então, já no período da romanização do Noroeste Peninsular, falar de uma ocupação dispersa neste território?

Nenhum dos traçados apontados pelos autores anteriormente citados parece corresponder, com exactidão, ao traçado da actual EN13. No entanto, e como já referido anteriormente, o interesse neste ponto seria o de compreender a utilização e o propósito de ligação destas vias e que ilações se poderia tirar na comparação com o actual traçado das vias existentes. A via romana mais litoral, que passaria por Aveleda, Labruge e Vila Chã possui, ainda hoje, parte do seu traçado reconhecível, mas já com bastantes cortes e desvios.

Não tendo uma importância inter-regional estes traçados teriam, no entanto, uma grande importância a nível local, proporcionando a estas populações a “instituição de sistemas económicos regionais eficientes e comprometidos com a exploração dos recursos naturais potenciais e mais abundantes.”⁴⁰

A tendência de dispersão das populações do entre Douro-e-Minho foi também muito sentida na época medieval, existindo, no entanto, uma “maior atracção exercida pelos portos de mar - o maior responsável pelas opções viárias seguidas

38|FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha. *op. cit.* p. 52.

39|ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de. *op. cit.* p. 47.

40|BRAGANÇA R., Pedro Q. F. *op. cit.* p. 86.

no século XVI, as quais passaram a incluir trajectos mais costeiros.”⁴¹. Muitas destas vias mantiveram, até à época moderna, os mesmos traçados estabelecidos durante a romanização.

No século XVI é também de notar a importância que algumas destas vias possuíam na peregrinação a Santiago de Compostela. Como é ainda muito presente no concelho de Vila do Conde e Maia, esta peregrinação e a escolha do Caminho Central ou do Caminho da Costa, concedeu a estas vias um outro significado e importância. O maior exemplo disso será a passagem de “D. Manuel, num percurso misto de intenções religiosas e políticas”, em 1502 por estas estradas, saindo do Porto e passando por Braga em direcção a Santiago, escolhendo depois, na volta, o percurso da costa passando por Barcelos e Vila do Conde.

[O percurso escolhido pelo rei D. Manuel I na sua passagem por Vila do Conde faria parte do Caminho de Santiago Português da Costa, traçado que já não é visível em toda a sua extensão e que corresponderia à via mencionada mais a litoral. Persistindo ainda aos avanços urbanos, pode-se ver ainda um troço desta estrada nas freguesias de Árvore e Mindelo, que se encontra ainda segundo o traçado da altura e designa-se, actualmente, rua da Estrada Velha. No processo relativo ao Plano Regulador de Urbanização do Litoral Sul do Concelho⁴² (1972) pelo arquitecto Carvalho Dias, a propósito das comunicações no concelho, lê-se “...existe ainda, a antiga estrada real, quase inutilizável em todo o seu traçado, na parte correspondente à freguesia de Árvore e norte de Mindelo, desenvolvendo-se quase paralelamente à EN13;”. A designação de estrada real, referindo-se à Estrada Velha, não será exclusiva de Carvalho Dias pois, ainda hoje, a população comumente se refere assim a esta estrada. Esta denominação suscita dúvidas, pois a designação de estrada real remete-nos para as Estradas Reais construídas na segunda metade do século XIX. Em Vila do Conde, a estrada real que viria de Sul seria a Estrada Real n.º30, e o seu traçado não seria muito diferente do traçado da actual EN13, sendo assim, difícil, que a Estrada Velha pudesse ter sido na altura, a Estrada Real n.º30.

41 | POLÓNIA, Amélia. A definição de redes comerciais no *hinterland* de Entre-Douro-e-Minho. As articulações definidas a partir do porto de Vila do Conde (séc. XVI). Braga: Universidade do Minho, XXI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social, Relações Portugal-Europa, Novembro 2001. p. 4.

42 | Plano Regulador de Urbanização do Litoral Sul do Concelho. Arquitecto Carvalho Dias. Vila do Conde, 1972.

Esclarecendo esta ambiguidade, o dr. Pedro Brochado, arqueólogo da Câmara Municipal de Vila do Conde, indica que a designação de estrada real provém, provavelmente, da passagem do então Rei por aquele percurso que, por essa razão, foi mais tarde melhorada, e em nada estará relacionada com as conhecidas Estradas Reais mencionadas mais à frente.】

Mais tarde, com os Descobrimentos, a cidade de Vila do Conde e, por conseguinte, a sua ligação ao Porto, tomaram outra importância. A existência de uma forte indústria de estaleiros que daria resposta à emergente demanda de embarcações no Reino, promoveu o desenvolvimento da cidade e das suas comunicações.

A partir do reinado de D. Maria I, em 1780, reconhece-se a importância da existência de ligações estradais apropriadas para o desenvolvimento do país. A necessidade de responder à demanda do sector económico e de possibilitar a circulação segura e cómoda de pessoas, determinam a importância atribuída ao tema. Surgem, nos finais do século XVIII, intervenções pontuais por todo o país com uma cobertura territorial escassa e sem uma orientação global⁴³.

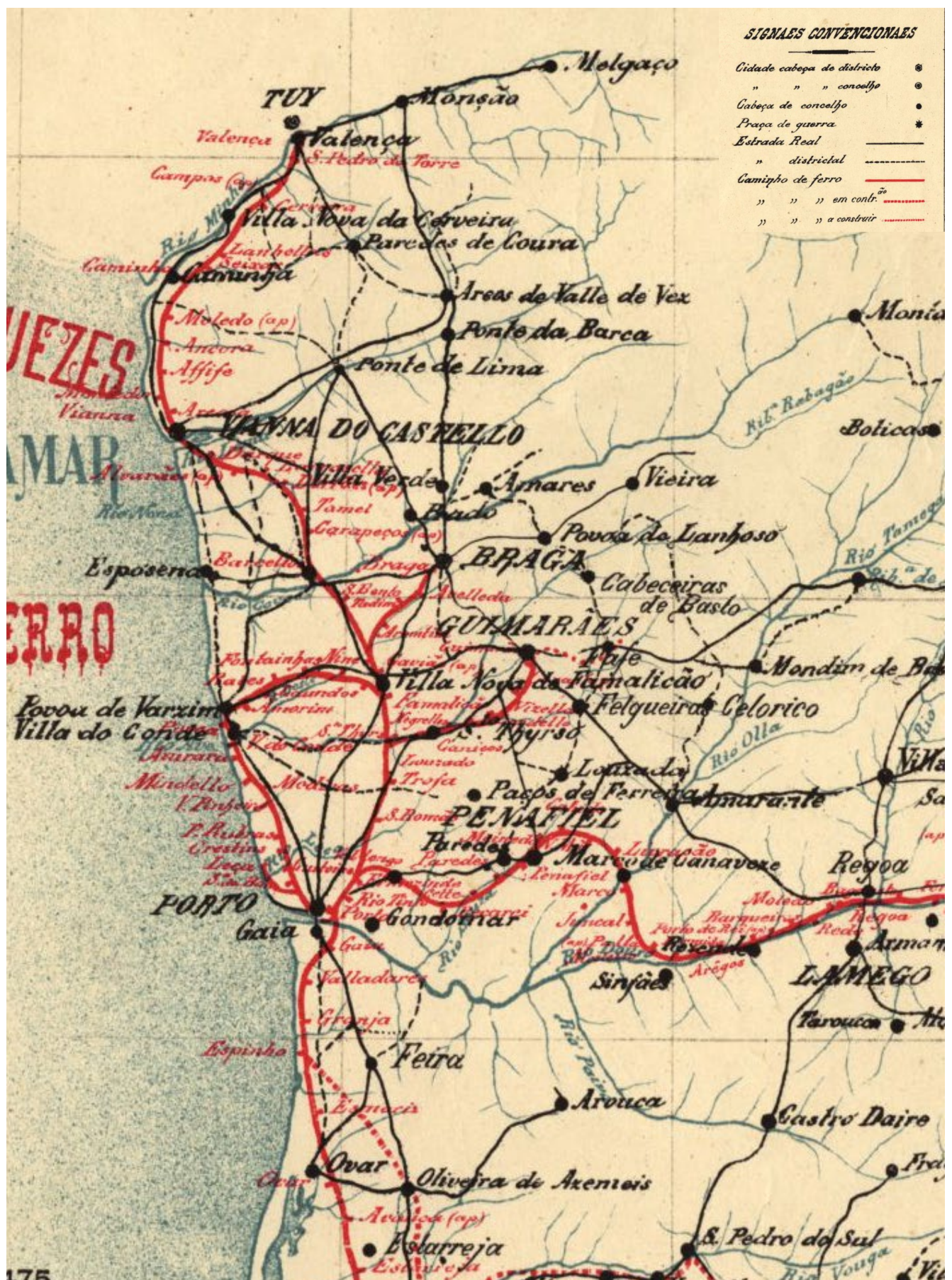
Em 1834, com o Liberalismo, aparecem novamente forças impulsionadoras para que o sistema estradal seja pensado e classificado por diferentes categorias de importância.

É também, nesta época, em 1835, que surge a primeira proposta para a construção de caminho de ferro em Portugal que, em conjunto com o sistema estradal, traria variados benefícios para a mobilidade da população e para o avanço da economia.

Em 1852 é criado o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, encabeçado pelo ministro Fontes Pereira de Melo. Inicia-se um período marcado pela tentativa de infraestruturação do país e promoção de obras públicas. É igualmente neste período, que se designaria *fontismo*, que se tomam medidas muito importantes no âmbito da promoção da acessibilidade e democratização dos transportes que facilitariam o desenvolvimento nos sectores agrícola, comercial e industrial.

A construção e melhoramento das estradas do país inicia-se a partir da Lei de 22

43 | PACHECO, Elsa. Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes. Dissertação de Doutoramento. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004.



de Julho de 1850 (anexo 1) em que se classificam as estradas em 1ª e 2ª classe e, só mais tarde, com a Lei de 15 de Julho de 1862 (anexo 2) se classificam as estradas em três diferentes grupos: estradas reais, distritais ou municipais.

Só em 1913, com o decreto de Lei de 22 de Fevereiro, as estradas tomam a denominação de estradas nacionais, distritais e municipais.

A construção dos caminhos de ferro e, em particular para esta região, a construção da Linha do Minho, foram também um outro factor de igual relevância para a acessibilidade a norte do Porto.

Em 1872 é lançada a primeira proposta para a construção da linha da Póvoa até ao Porto, que mais tarde inclui também Famalicão. Só em 1881 fica toda a linha concluída e em funcionamento, encerrando em 1995, como tantas outras estações na mesma data⁴⁴.(ALVES, 2015)

Segundo Rui Manuel Vaz Alves “O projecto nascia com duplo objectivo: o transporte de passageiros para lazer ou habitação ao longo do litoral; para o transporte de mercadorias ligadas à indústria local, com particular destaque para a Póvoa do Varzim.”⁴⁵

Esta ligação foi novamente reactivada com a readaptação das linhas para o metropolitano, chegando à Póvoa de Varzim a 18 de Março de 2006, depois da inauguração do primeiro troço, no Porto, em 2002. O projecto do *Metro do Porto* distingue-se por ligar a cidade do Porto aos concelhos envolventes, com linhas até Vila Nova de Gaia, Gondomar, Maia, Matosinhos, Póvoa do Varzim (passando por Vila do Conde) e ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro. A construção radial do Metro do Porto acaba por atribuir uma maior importância à ligação da cidade do Porto a alguns concelhos da AMP (e vice-versa) do que à ligação de diferentes pontos dentro da cidade, reforçando, mais uma vez, o processo de correlação da AMP.

44|ALVES, Rui Manuel Vaz. *Arquitectura, Cidade e Caminhos de Ferro - As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. Tese de doutoramento em Arquitectura. Especialidade de Planeamento / Desenho Urbano. Orientada pelo Professor Doutor Arquitecto José António Oliveira Bandeirinha. Coimbra: Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. Julho, 2015.

45|ALVES, Rui Manuel Vaz. *op. cit.* p. 328.



Fig.7| Extracto de Mapa. Entre 175- e 1777?. Carta Geographica da Provincia de Entre Douro Minho e Tras os Montes. (Documento original em Anexo 4).

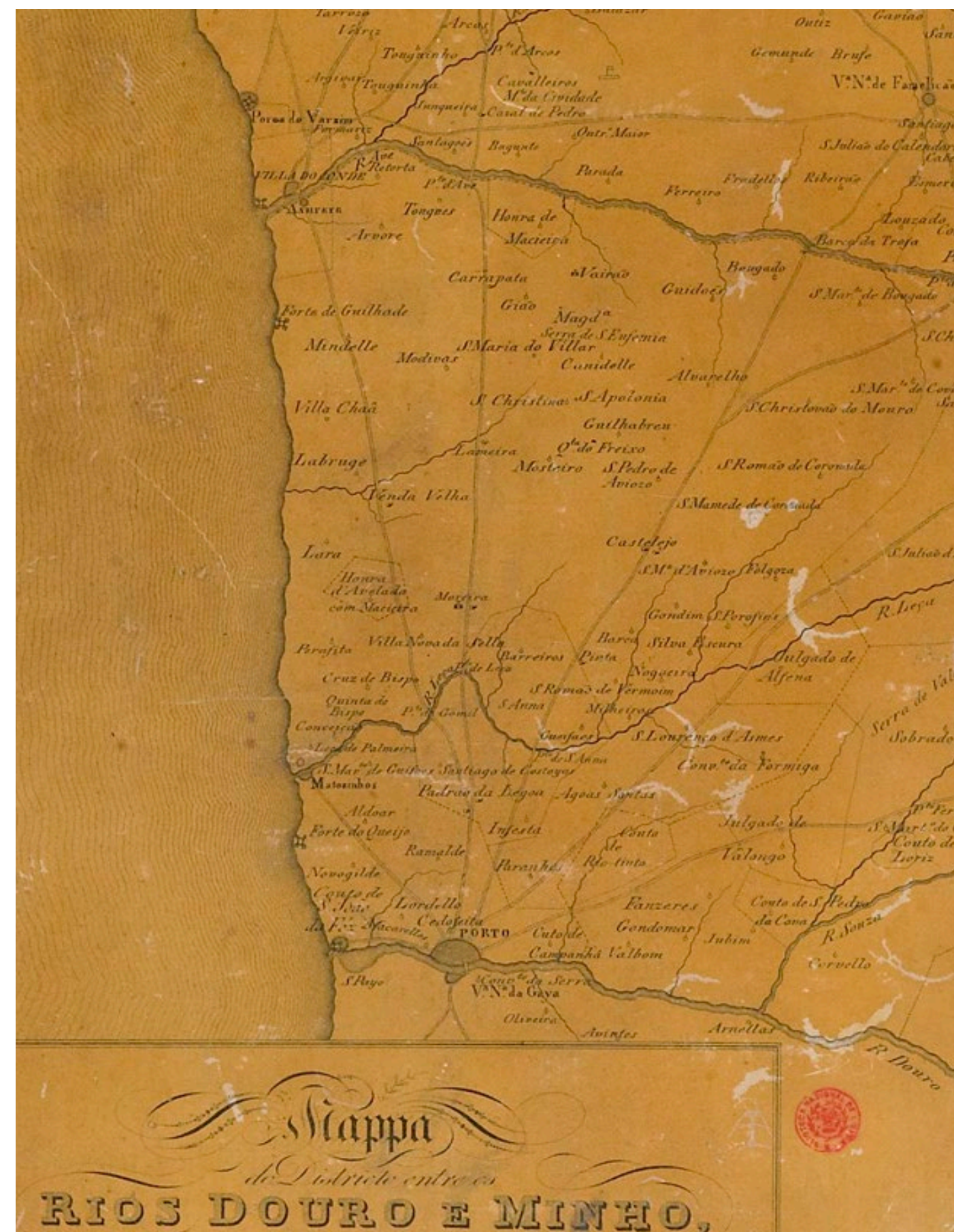


Fig.8| 1813. Extracto do Mappa do distrito entre os rios Douro e Minho. (Documento original em Anexo 3)

A ESTRADA NACIONAL 13

A ligação entre o Porto e Vila do Conde, com o traçado semelhante ao da actual EN13, terá origens no princípio do século XIX.

O primeiro desenho deste traçado, como uma importante via regional, datará entre 1750/70 e 1813. Mais tarde, em 1855, depois da Lei de 22 de Julho de 1850 (Anexo 1), que estabelece a construção e melhoramento das estradas do Reino hierarquizando-as em estradas de 1ª e 2ª classe, como referido anteriormente, é concedido um provável melhoramento à estrada, categorizando-a como via de 2ª classe.

Depois da Lei de 15 de Julho de 1862 (Anexo 2), que estabelecia uma diferente hierarquia às estradas, classificando-as como *estradas reais*, *distritais* ou *municipais*, esta estrada toma a designação de Estrada Real nº 30. Dentro da categoria de *estradas reais* existia ainda a diferenciação entre estradas *directas* ou *transversaes*. A estrada para Vila do Conde e para a Póvoa seria uma estrada real transversal inserindo-se 2º ponto do Art. 2.º: “Denominar-se-hão estradas transversaes as que ligarem as capitaes dos districtos administrativos e pontos principaes da fronteira e do litoral entre si.”⁴⁶

No momento da sua construção era necessário pensar a sua ligação à malha urbana do Porto. Depois de várias discordâncias entre o poder municipal e o poder central, a Câmara do Porto, decide, a “15 de Julho de 1862, que a estrada para a Póvoa e Vila do Conde enquadrava-se na classificação de estrada real ou de primeira ordem e, assim, seria uma competência do governo.”⁴⁷, ficando a sua construção e manutenção ao total encargo do governo. No entanto, o tramo que a ligaria à malha do Porto, por estar em território municipal, fica a cargo da autarquia, contribuindo o governo apenas em metade do orçamentado.

A 20 de Março de 1867 o segmento, no Porto, entre o Carvalhido e a rua das Valas fica pronto, mas sem continuação do projecto. Depois de muitas incertezas

46| LEI DE 15 DE JULHO DE 1862. Lei (pelo Ministério das Obras Públicas — Diário de Lisboa n.º 164 de 24) classificando as estradas publicas do reino e ilhas, e providenciando ácerca de sua construção, conservação e policia. Acedido a 02.11.2016 em <http://legislacaoregia.parlamento.pt/V/1/37/92/p234>. (Anexo 2)

47| CARDOSO, Vasco. Morfologia Urbana nas “freguesias mais exteriores”. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica Porto, 9 a 12 de Novembro de 2011. p. 9.



Fig.9| 1860-1865. Extracto da *Carta geographica de Portugal* : [Divisão por distritos e concelhos]. (Documento original em Anexo 6)

sobre a finalização do traçado desta via, a rua da Carvalhosa, hoje rua Aníbal Cunha, acaba por alinhar, no entroncamento com a rua da Boavista, com a estrada real nº30⁴⁸, integrando definitivamente a Estrada para Vila do Conde e para a Póvoa nas ruas da cidade.

Mais tarde, em 1888, este segmento da Estrada Real nº30 construída pela Câmara do Porto toma o nome de rua Oliveira Monteiro.

*“Enquanto o desenho das vias romanas visa o encurtamento de distâncias entre pólos administrativamente importantes de forma tão racional e eficiente quanto possível, “desprezando os interesses locais sem se importar de servir as povoações intermediárias”, ou seja são, à partida, vias livres e não povoadas, no contexto de oitocentos as vias deveriam servir um povoamento local e atraí-lo, de modo a tornar linear não só a viação mas, sobretudo, o povoamento.”*⁴⁹

Depois da sua abertura, a EN13 foi a ligação mais importante entre Vila do Conde e o Porto. Em Vila do Conde é construída em 1893, uma nova ponte metálica sobre o Rio Ave de forma a poder suportar o aumento de volume de tráfego. Esta ponte será substituída, apenas em 1974, pela existente, projectada para 4 faixas, apresentando, actualmente, apenas 3.⁵⁰

A 15 de Abril de 1863, em reunião da Câmara Municipal de Vila do Conde, é estabelecida como obra prioritária para a cidade a construção da Estrada Real nº 30 no seu encontro com a malha urbana da cidade. Inicialmente, como se vê na fig. 6, entraria na cidade pelo Campo da Feira, ou Terreiro (hoje Praça da República) dirigindo-se ao largo de São Sebastião por um arruamento paralelo à actual estrada nacional. Este troço da via terá sido construído em 1845 e foi mais tarde alterado para a Rua 5 de Outubro (Rua Direita ou Rua das Hortas) como se encontra ainda actualmente.(MIRANDA, 2016).Inserida numa estratégia viária diferente, altera-se, mais tarde, a sua rota para Valença e não S. Bento da Porta Aberta, como era inicialmente o plano⁵¹.

48| CARDOSO, Vasco. *op. cit.* p. 14.

49| BRAGANÇA R., Pedro Q. F. *op. cit.* p. 247.

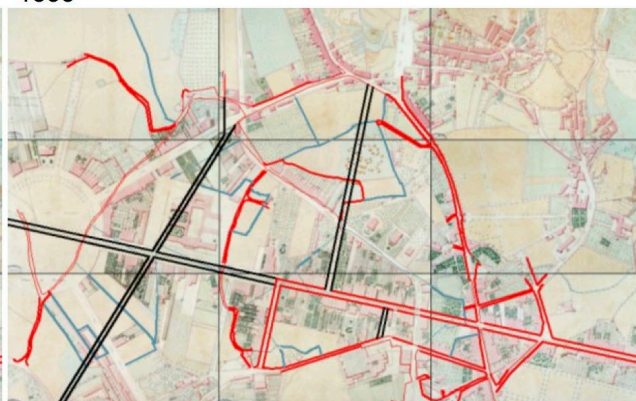
50| MIRANDA, Marta. O Bairro Balnear: contributos para a História Contemporânea de Vila do Conde (1866 – 1936). Vila do Conde: Câmara Municipal de Vila do Conde, 2016.

51| MIRANDA, Marta. *op. cit.*

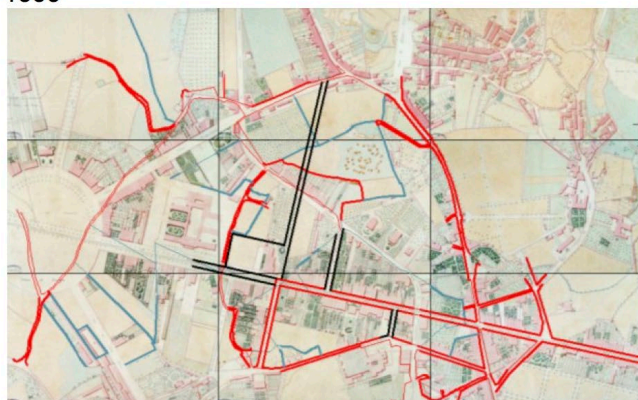
1825



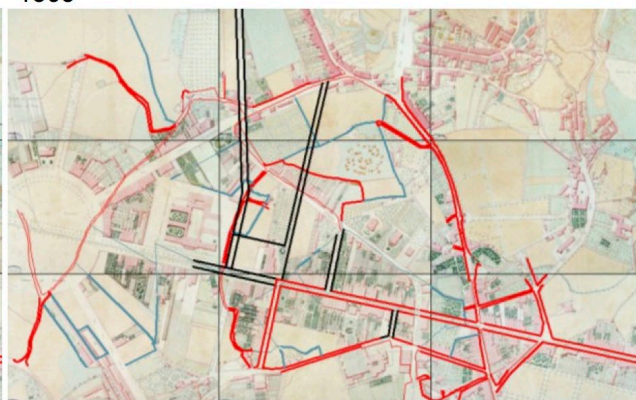
1835



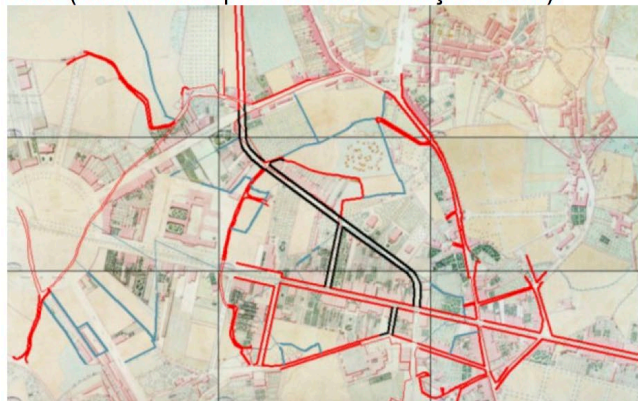
1855



1863



1868 (unicamente a partir de documentação escrita)



1871

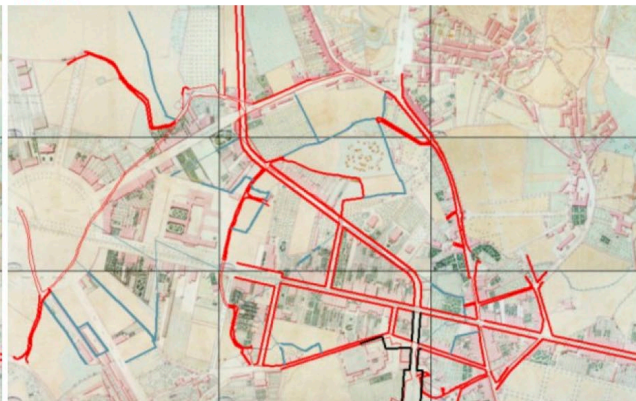


Fig.10| Reconstituição cartográfica da evolução das propostas e das realizações para a integração da Estrada Real nº30 na malha da cidade do Porto.

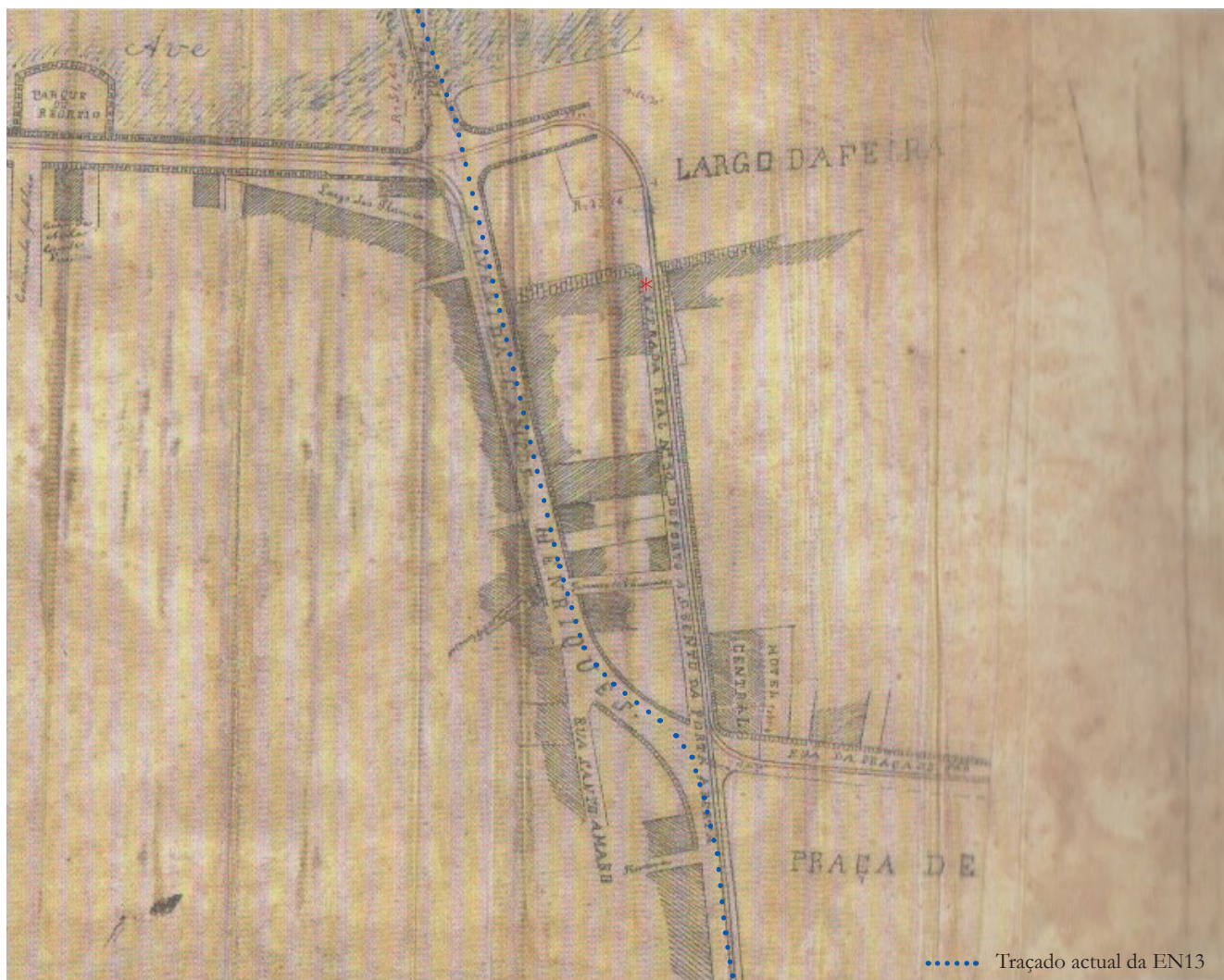


Fig.11 | Planta da linha do carro eléctrico. Traçado do primeiro segmento a ser construído em Vila do Conde da Estrada Real nº30. 1899.
 * ESTRADA REAL N.º 30 DO PORTO A SÃO BENTO DA PORTA ABERTA



Fig.12| A EN13 no aglomerado urbano de Vila do Conde



Fig.13| A EN13 no aglomerado urbano de Vila do Conde

Hoje em dia, esta via é ainda um dos principais acessos à cidade de Vila do Conde. Embora tenha perdido importância na sua conexão com o Porto, é ainda uma importante ligação às restantes freguesias do concelho que conectam a sua malha de génese rural a este canal. Depois da abertura da A28 continua a ser o percurso mais directo para a cidade vizinha da Póvoa do Varzim. Visto que o percurso da EN13 em Vila do Conde se faz pelo aglomerado urbano consolidado, as diferenças de velocidade e a elevada carga automóvel nestas zonas comprometem recorrentemente uma travessia segura e rápida.

“A estrada-rua mistura tudo num conflito permanente, camiões e peões, carros e autocarros, motorizadas e patins em linha, cruzamentos com outras estradas. Há quem simplesmente passe e há quem queira sair e entrar, estacionar ou atravessar a estrada. Rápida de mais para quem lá vive, lenta e congestionada para quem lá passa.”⁵²

O problema do atravessamento de Vila do Conde pela Nacional era já referido em 1952, no Ante Plano de Urbanização de Vila do Conde, elaborado pelo engenheiro Miguel Menezes e pelo arquitecto Agostinho Ricca. Nesse documento advertem que “no troço entre a Ponte sobre o Ave e termo norte da Póvoa, ao longo do percurso através das duas Vilas próximas, os defeitos actuais da congestão do trânsito, da mistura dos movimentos rápidos de passagem e dos movimentos locais, defeitos esses ainda agravados pela circunstância da existência de muitos edifícios comerciais directamente marginantes”⁵³.

Em 1913 a antiga designação de *Estrada Real* foi substituída por *Estrada Nacional*.

Actualmente, a EN13 liga a cidade do Porto a Valença atravessando as cidades da Maia, Vila do Conde, Póvoa do Varzim e Viana do Castelo.

No concelho de Vila do Conde, que contém 21 freguesias (após a reorganização administrativa das freguesias) a EN13 atravessa apenas 9 delas. São elas a própria sede do concelho, Vila do Conde, continuando depois por Azurara, Árvore, Fajozes, Mindelo, Modivas, Vilar, Mosteirão até Vilar do Pinheiro. Passando

52 | DOMINGUES, Álvaro. *A Rua da Estrada*. Dafne editor. Porto, 2009. p. 16.

53 | Antepiano de Urbanização de Vila do Conde, elaborado pelo engenheiro Miguel Menezes e pelo arquitecto Agostinho Ricca. 1952



Fig.14 | Nó nº3-Porto (Avenida AEP). Nó nº4-Circunvalação/Senhora da Hora.



Fig.15 | Nó nº13-Modivas/Mindelo/Maia.
Intersecção na EN13 com a A28.



Fig.16 | 15-Vila do Conde/Guimarães/Famalicão/Braga.



Fig.17 | Concelhos e freguesias que a EN13 e a A28 atravessam.

depois para o concelho da Maia, onde esta via atravessa as freguesias de Moreira e a sede do concelho, Maia. O concelho de Matosinhos integra a EN13 nas freguesias de Leça do Balio e de S. Mamede de Infesta.

A EN13 nos dias de hoje apresenta, na maioria do seu traçado, um carácter urbano. O comércio, e consequentemente a habitação, aproveita as possibilidades trazidas pela intensa movimentação da via.

Com a construção da A28, no final da década de 1990, a EN13 deixou de ser o principal acesso entre o Minho e o Porto transformando-se cada vez mais numa via urbana adaptada ao trânsito local. A A28 estabelece a ligação entre a cidade do Porto e Caminha passando por Matosinhos, Vila do Conde, Póvoa do Varzim, Esposende e Viana do Castelo.

A AUTO-ESTRADA 28

Construída nos finais da década de 1990, a A28 foi pensada como alternativa à EN13, via muito congestionada e que ganhava, cada vez mais, um carácter urbano. Fazia parte inicialmente do Itinerário Complementar 1 (IC1), que ligava o Norte ao Sul do país, sempre paralelo à faixa costeira. O seu traçado, ao contrário da EN13, não interfere com os movimentos locais, permitindo uma semelhante ligação aos aglomerados habitacionais e cidades. Possibilita também uma fácil ligação às auto-estradas que a intersectam a Nascente, como a A7, que serve o Vale do Ave, Vila Nova de Famalicão e Guimarães, a A11 com direcção a Barcelos, Braga, terminando em Penafiel, ou a A27 que vai, paralelamente ao Rio Lima, de Viana do Castelo a Ponte de Lima.

A A28 foi, durante muitos anos, isenta de custos para o utilizador por estar integrada no modelo SCUT (Sem Custos para o U Tilizador). A partir do dia 15 de Outubro de 2010, tal como outras auto-estradas semelhantes incluídas no mesmo regime, a A28 deixa de ser isenta de custos, sendo introduzidos pósticos de portagens em vários troços da via. Ao contrário das tradicionais portagens que são pagas no final da viagem, os pósticos de portagem aparecem em pontos distintos, não estando nunca relacionadas com as saídas da auto-estrada.

No caso do segmento sobre o qual nos debruçamos, entre Vila do Conde e Porto, existe um póstico em Modivas/Angeiras, ao quilómetro 15 da auto-estrada entre o nó de Lavra e o nó de Mindelo, comprometendo o percurso de muitos

utilizadores.

O acesso à A28 em Vila do Conde situa-se na parte mais interior, a Nordeste da cidade, já dentro do território da vizinha Póvoa de Varzim, no nó em conjunto com a A7, que se inicia aí e termina em Vila Pouca de Aguiar. Como tal, partindo do centro da cidade de Vila do Conde em direcção ao Porto, o percurso pela A28 não será o mais directo, razão pela qual muitos partem da EN13, que passa no centro da cidade, e apenas entram na A28 no nó de Mindelo. A A28 e a EN13 cruzam-se ao longo de todo o seu percurso, em apenas dois momentos, em Mindelo, ao quilómetro 20 da A28, e depois no término da auto-estrada em Caminha.

Ao longo de todo o percurso da A28 entre Vila do Conde e o Porto, numa distância de 27km, existem 13 nós, como se verifica nos mapas 1 e 2. São estes: 3-Porto (Avenida AEP), 4-Circunvalação/Senhora da Hora, 5-Matosinhos, 6-Porto de Leixões, 7-Exponor/Sta. Cruz do Bispo/Leça da Palmeira, 8-Terminal Tir, 9-Freixieiro/Perafita, 10-Perafita/Lavra/Parque de Campismo, 11-Aeroporto/Maia/Lisboa/Valença, 12-Lavra/Angeiras/Aveleda, 13-Modivas/Mindelo/Maia, 14-Santo Tirso/Trofa-Mindelo/Zona Industrial da Varziela/Fajozes e por fim, 15-Vila do Conde/Guimarães/Famalicão/Braga.⁵⁴

Neste segmento, entre Vila do Conde e o Porto, a A28 está ligada a várias zonas industriais, a grandes superfícies comerciais e a plataformas de transporte de mercadorias e transporte colectivo, elementos que evidenciam sempre uma forte relação com os nós existentes. São alguns destes a Zona Industrial da Varziela, o Vila do Conde The Style Outlet, o Terminal Tir e toda a zona comercial em Leça da Palmeira, que inclui o Marshopping, o Ikea, etc, a Exponor, o Porto de Leixões, o NorteShopping e, já no centro do Porto, a Zona Industrial de Ramalde. A A28 faz também a ligação ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro e à Zona Industrial da Maia.

Algumas destas grandes peças existiriam já antes da construção da A28, determinando o estabelecimento de pontos de contacto e nós de acesso na sua construção, outras surgiram depois e procuraram estabelecer-se próximas destes acessos e dos seus nós, de forma a tirar partido das possibilidades que os mesmos oferecem.

54 | Informação obtida no sítio da Auto-Estradas Norte Litoral-Sociedade Concessionária-ANEL, S.A. http://www.nortelitoral.pt/site/viajar/nos_saida_a28/. Acedida a 14/03/2017.



Vila do Conde





Porto

PERCURSO PELA A28

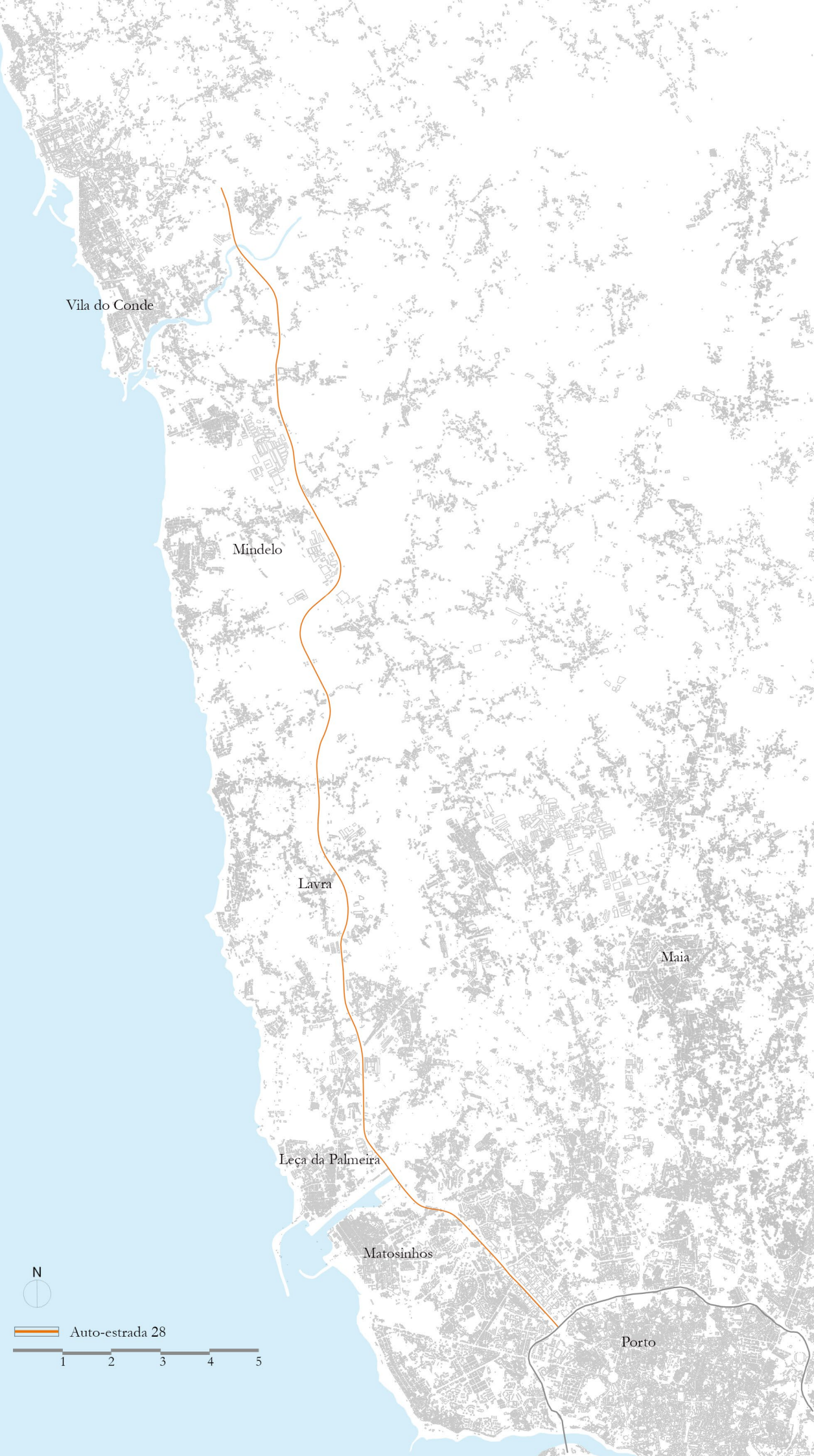


Vila do Conde





Porto



02.2 A CONURBAÇÃO METROPOLITANA DO PORTO





As vias sobre as quais este estudo se debruça estão inseridas numa estrutura urbana particular. Devido ao processo de urbanização extensiva que se desenvolve no Arco Metropolitano do Porto pode-se afirmar a presença de uma conurbação metropolitana que integra a Área Metropolitana do Porto. No caso português afirma-se a existência de duas Conurbações Metropolitanas, uma associada à Área Metropolitana de Lisboa e a outra à Área Metropolitana do Porto, sendo que o que as distingue “decorre em grande parte da preexistência de uma estrutura metropolitana mais ou menos definida.”⁵⁵, sendo que Lisboa terá esta estrutura mais definida e o Porto menos.

Segundo Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral em *Políticas Urbanas*, referindo-se ao estudo de Ferrão (2002), a conurbação metropolitana do Porto é limitada a Sul por Aveiro e a Norte por Esposende e, ao contrário da Conurbação de Lisboa, extravasa o território da AMP. Esta análise feita primeiramente por João Ferrão em *As Regiões Metropolitanas Portuguesas* (2002) “apoia-se na cartografia de manchas de unidades contínuas de urbanização (...), relacionando-as com as densidades demográficas e com a rede viária principal.”⁵⁶ Apenas Vila do Conde e Póvoa do Varzim quebram a contiguidade urbana desta mancha que cobre praticamente toda a AMP.

A conurbação metropolitana do Porto “inclui uma mancha de urbanização extensiva caracterizada pela forte presença do edificado entre cidades”⁵⁷, não respondendo por isso ao velho modelo convencional de metrópole que se desenvolve em *mancha de óleo* expandindo-se desde o centro até às periferias. Nesta conurbação não existe uma continuidade urbana, tendo sido difícil estabelecer o limite da urbanização pois, ao contrário da Conurbação Metropolitana de Lisboa, “não existe uma clara definição de limites entre a área administrativa da AMP e o restante território da urbanização difusa”⁵⁸. A densidade urbana não é constante dentro deste território existindo diferenças de densidade ao longo de toda a conurbação. A infraestruturação auto-estradal veio impulsionar este novo processo de centrifugação e fragmentação territorial, não se podendo falar, neste caso, de uma estrutura radial, mas sim de uma urbanização

55|PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João. Políticas urbanas - tendências, estratégias e oportunidades. colab. João Ferrão, Peter Hall, Isabel Guerra, François Archer, José Manuel Viegas e Bernardo Secchi. 4ª edição. Lisboa: CEFA/FCG, 2007. p. 29.

56|PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João. Políticas urbanas - tendências, estratégias e oportunidades. op. cit. p. 31.

57|PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João. Políticas urbanas II - transformações, regulação e projectos. Lisboa: CEFA/FCG, 2010. p. 69.

58|PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João. Políticas Urbanas II. op. cit. p. 37.

Fig.18 | A28 vista do viaduto em Leça da Palmeira

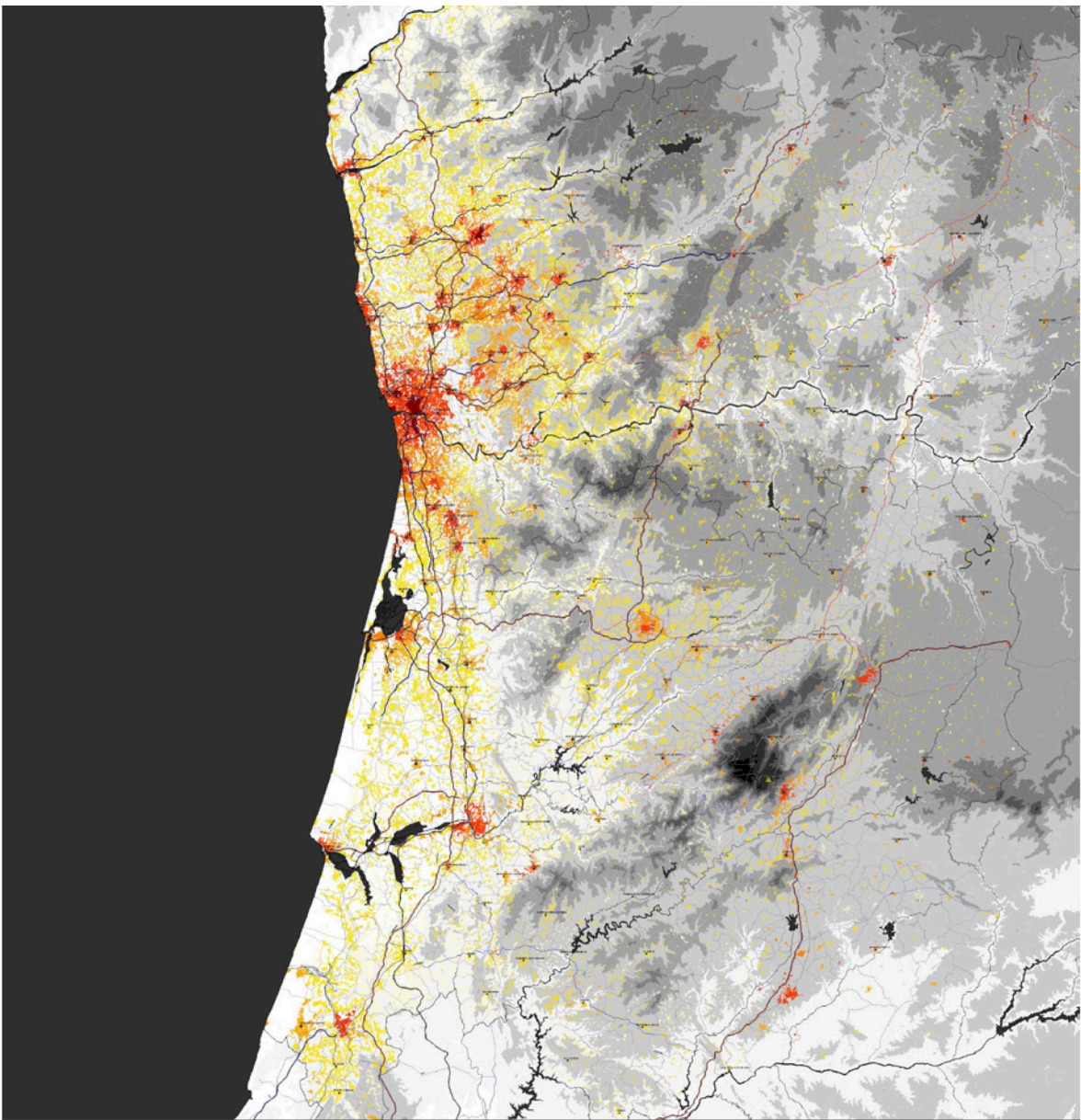
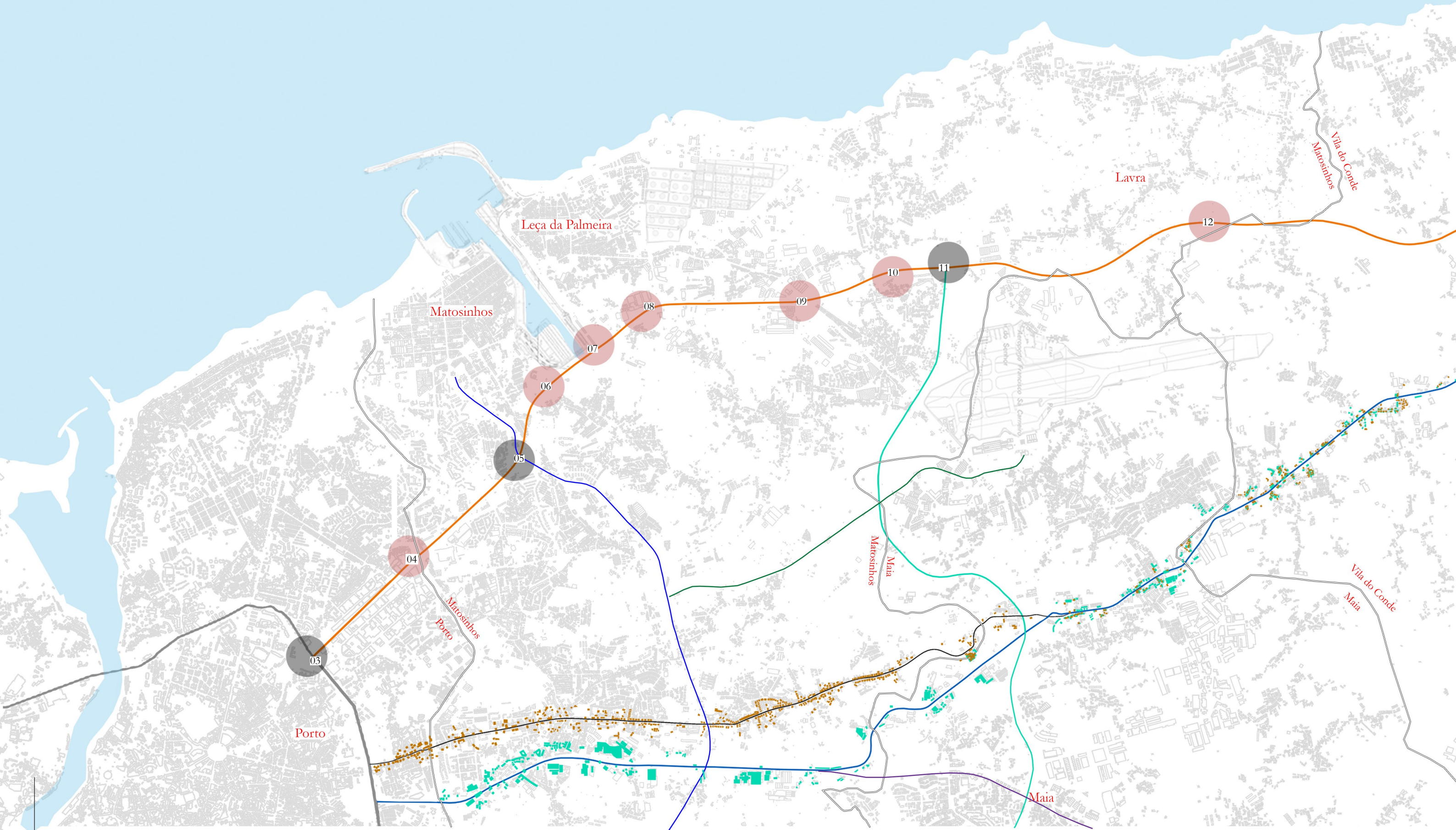


Fig.19 | CONURBAÇÃO METROPOLITANA DO PORTO (CONTEXTO REGIONAL) – DENSIDADE DEMOGRÁFICA (2001) E VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE 1991–2001

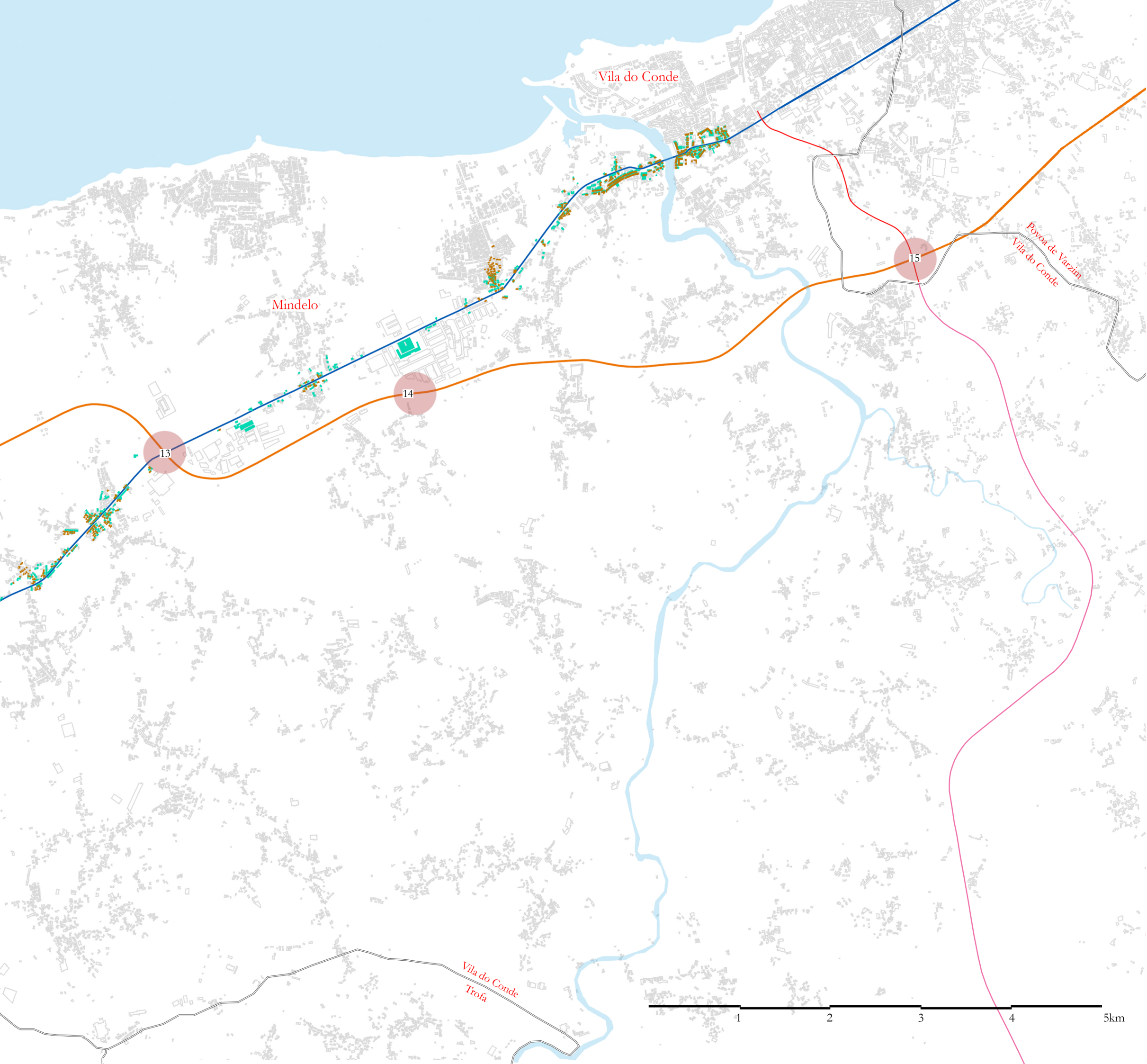
CONTIGUIDADES: 0–4,999 5–9,999 10–14,999 15–19,999 20–79,999 80–189,999

MAPA 1 - RELAÇÃO DO EDIFICADO COM OS NÓS DE ACESSO DA A28
EDIFICADO 1948/1971/2001 AO LONGO DA EN13



NÓS DA AUTO-ESTRADA 28

- 03 Porto (Avenida AEP)
- 04 Circunvalação/Senhora da Hora
- 05 Matosinhos
- 06 Porto de Leixões
- 07 Exponor/Sta. Cruz do Bispo/Leça da Palmeira
- 08 Terminal Tir
- 09 Freixieiro/Perafita
- 10 Perafita/Lavra/Parque de Campismo,
- 11 Aeroporto/Maia/Lisboa/Valença
- 12 Lavra/Angeiras/Aveleda
- 13 Modivas/Mindelo/Maia
- 14 Santo Tirso/Trofa-Mindelo/Zona Industrial da Varziela/Pajozes
- 15 Vila do Conde/Guimarães/Pamalcão/Braga



- Auto-estrada 7
- Auto-estrada 41
- Auto-estrada 4
- Via Regional Interior (VRI)
- Fronteiras entre concelhos
- Auto-estrada 28
- Estrada Nacional 13
- Estrada Nacional 13 (1948)
- Via de Cintura Interna (VCI)
- Conexão da A28 com a EN13
- Nós na Auto-estrada 28 - conexão aberta
- Nós na Auto-estrada 28 - conexão fechada
- Edificado em 1948
- Edificado em 1971
- Edificado em 2001

1 2 3 4 5km



difusa que reforça uma nova escala de território alargada.

No caso da conurbação metropolitana do Porto, pelo contrário, a “envolvente regional do núcleo central da AMP reforça a sua componente industrial, fixando emprego e alimentando todo o processo difuso de urbanização”⁵⁹, o que, ao contrário do que acontece na AML, “não alimenta um processo de metropolização convencional, onde a aglomeração de serviços é o maior produtor de pendularidades residência/trabalho e do modelo centro/periferia).”⁶⁰ Dentro da Conurbação Metropolitana do Porto, os movimentos pendulares estabelecem-se maioritariamente com o concelho do Porto, que se apresenta com o maior poder atractivo de empregabilidade. No entanto, os concelhos vizinhos possuem também um grande capacidade atractiva pela profusão de indústrias e serviços que se localizam nestes concelhos.

A RUA DA ESTRADA - EN13

Como já vimos, a EN13 faz a ligação entre a cidade do Porto e Valença, sendo a única via até finais da década de 1990 (altura da construção da A28) a conectar o Porto e os concelhos a norte. Assumindo-se como uma estrutura de suporte de diversas actividades, através do estudo de Álvaro Domingues, *A Rua da Estrada*, conseguimos compreender o papel determinante desta via na construção e desenvolvimento de uma sector importante da Conurbação Metropolitana do Porto.

*“A Rua da Estrada é um dos elementos mais legíveis da estruturação da urbanização extensiva.”*⁶¹

A colonização das margens da EN13 inicia-se com a industrialização do Porto, no início do século XIX. Ao Porto e às suas imediações chegam pessoas vindas do interior do país para trabalharem nas indústrias emergentes. As estradas, além das ilhas operárias, começam a ser ocupadas por esta classe proletária que procura, não só uma habitação digna, mas também novas oportunidades de trabalho. As estradas perfazem, assim, o local de escolha pelo fácil acesso e

59|PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João. Políticas Urbanas II. *op. cit.* p. 29.

60|PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João. Políticas Urbanas II. *op. cit.* p. 29.

61|DOMINGUES, Álvaro. *A Rua da Estrada*. Dafne editor. Porto, 2009, p. 14.

constante movimento necessário para o comércio. Nestas novas linhas de articulação e fixação combina-se habitação e comércio, gerando-se uma nova noção de *centralidade em linha*.

A par desta consolidação linear junto à estradas assiste-se ainda “a uma deslocação geográfica dos estabelecimentos fabris do centro para a periferia da cidade, em função naturalmente dos vales de rios e ribeiros, fisicamente entre a cidade propriamente dita e as áreas rurais onde se mantinha e proliferava o sistema doméstico.”⁶²

O que se verifica actualmente na EN13 não será mais do que o resultado destes dois factores que continuam a ter uma grande importância na ocupação da estrada. A infraestruturação das estradas com electricidade, transportes públicos e telecomunicações, provoca ainda um aumento do processo de colonização das vias.

Com a democratização do automóvel as relações encurtam-se e as estradas tomam um papel importante na acessibilidade e fluidez das populações. As grandes indústrias aproveitam esse facto e instalam-se nas suas margens. Com a abertura do Porto de Leixões no final do século XIX, e mais tarde do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, são sobretudo as indústrias exportadoras que, aproveitando a facilidade de acesso para os veículos de transporte de mercadorias aos importantes entrepostos comerciais, se instalam ao longo da EN13.

NODALIDADES - A28

“.nodalidade, enquanto atributo de uma rede, decorre do número de pontos acessíveis a partir de um determinado ponto e das correspondências mais ou menos facilitadas através dessas ligações (segundo parâmetros de acessibilidade directa, mais ou menos rápida ou confortável). No contexto actual, por exemplo, um nó de auto-estrada tanto pode ser uma conexão fechada entre duas auto-estradas, como pode ser uma conexão aberta, permitindo também ligações com outras redes secundárias. Consoante os casos e as suas combinações, a acessibilidade ao nó pode produzir efeitos imediatos no território de proximidade (efeito directo), como difundir esses efeitos num raio de variável de distância-tempo (efeito diferido). Os*

62|MAGALHÃES, Maria Madalena. Aspectos da Industrialização no Porto - Elementos para uma visita de estudo. VI Colóquio de Geografia, Porto, 14 a 17 de Setembro de 1992. Porto: Instituto de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 16 de Setembro de 1992. p. 2.

*atributos de nodalidade variam com os modos e tecnologia do transporte – um aeroporto combina um acesso a um nó da rede de transporte aéreo com outros acessos e nós de outras redes; uma nodalidade de transportes colectivos pode combinar-se com outras nodalidades de outras redes de transportes (inter-nodalidade). Quer isto dizer que o conceito de nodalidade não é um conceito estável e intercambiável, mas o efeito de nodalidade será tanto maior quanto mais diversificados forem os sistemas de mobilidade que nele se cruzam ou convergem;”*⁶³

Na Conurbação Metropolitana do Porto existem grandes peças industriais e comerciais com uma forte expressão no território. A intensa industrialização neste território, até há poucos anos facilitada pelas estradas nacionais e municipais, com a introdução de uma rede de auto-estradas e respectivos nós, ganha outra dimensão e relaciona-se com a sua envolvente de outra forma.

Se se pensar uma auto-estrada como um circuito de ligação fechado que estabelece a ligação entre o ponto A ao ponto B dificilmente se observa influências directas desse canal no território que atravessa. Funcionará como um cabo de telecomunicações que apenas comunica no início e no fim. A A28, no entanto, por corresponder a uma estrutura relativamente recente e por se situar num território significativamente urbanizado de ocupação dispersa, relaciona-se de uma forma quase imediata com a rede viária existente através dos vários nós que apresenta.

A possibilidade de construir uma auto-estrada com um elevado número de saídas e entradas só foi possibilitado pela génese da sua construção, dentro do regime das vias SCUT's (Sem Custos para o UtiLizador). Como referido mais à frente, a inexistência de pórticos de portagens físicos, como os que se associam às auto-estradas desde a sua concepção, possibilitou uma maior abertura da A28 para o território sem a necessidade de infraestruturação que estes pórticos exigem.

Verifica-se assim uma relação entre a ocupação edificada e a presença destes nós de acesso à auto-estrada e a sua relação com a localização de grandes indústrias e centros de comércio.

A relação quase imediata da A28 com o seu território de proximidade traz, por vezes, características representativas da ocupação linear típica das estradas nacionais do noroeste português. No entanto, afastando claramente a habitação

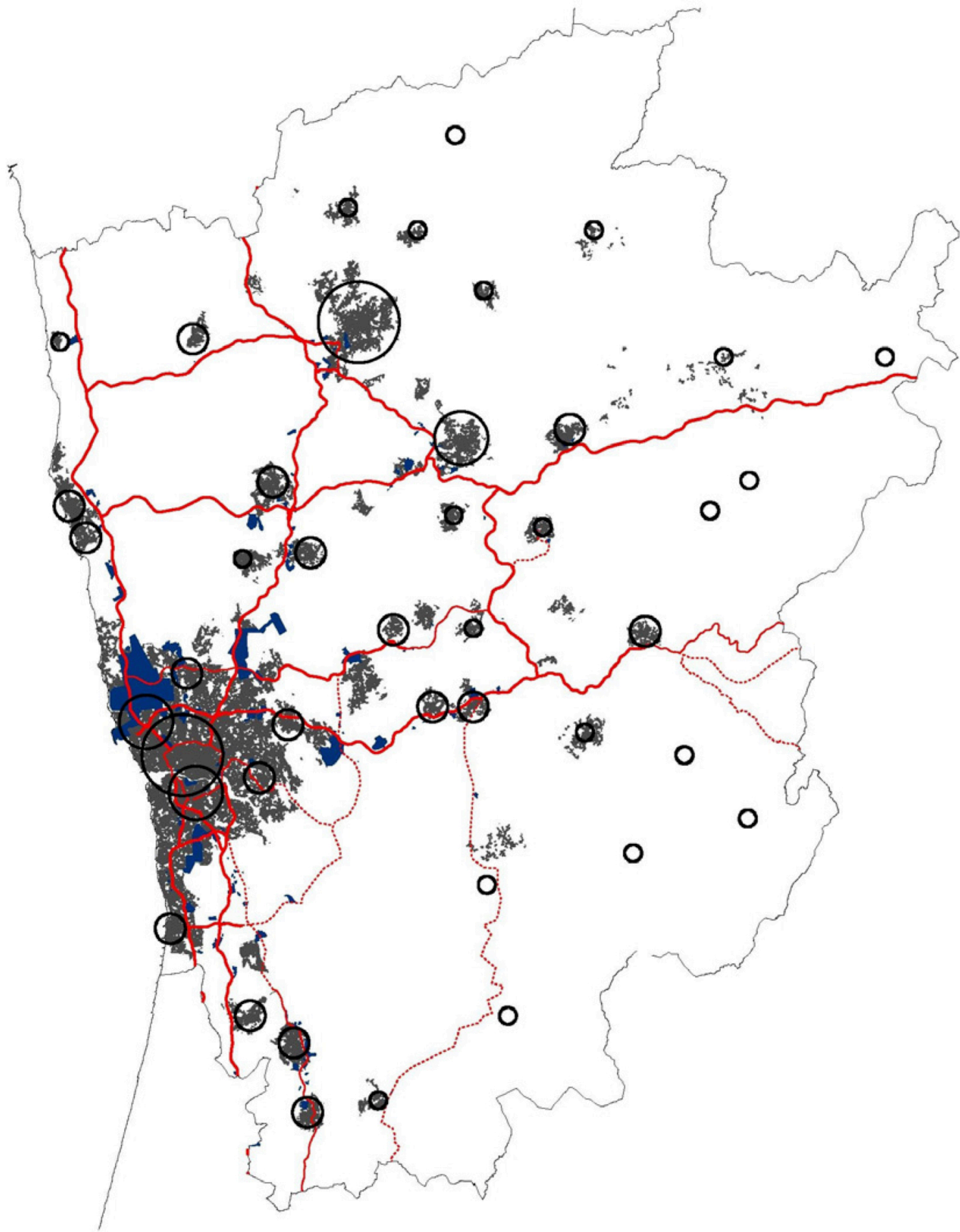


Fig.20| CARTOGRAFIA DAS PRINCIPAIS NODALIDADES NO ARCO METROPOLITANO DO PORTO. RELAÇÃO ENTRE A MALHA ARTERIAL DAS AUTO-ESTRADAS

E AS PRINCIPAIS AGLOMERAÇÕES DE EDIFICADO

REDE VIÁRIA PRINCIPAL AE/IP/IC IP/IC NOVO TRAÇADO PLATAFORMAS LOGÍSTICAS / INDÚSTRIAS JUNTO A NÓS

>=50% CONCENTRAÇÃO DO TERCIÁRIO, >= 20 HAB/HA DENSIDADE POPULAÇÃO, >= 5,4% EDIFÍCIOS COM + 3 PISOS

POLARIDADES: NÍVEL 1 / NÍVEL 2 / NÍVEL 3 / NÍVEL 4

63| PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João. Políticas Urbanas II. op. cit. p. 45.

MAPA 2 - NÓS DE ACESSO DA A28 | PEÇAS INDUSTRIAIS E COMERCIAIS | PRINCIPAIS VIAS DE ACESSO





NÓS DA AUTO-ESTRADA 28

- 03 Porto (Avenida AEP)
- 04 Circunvalação/Senhora da Hora
- 05 Matosinhos
- 06 Porto de Leixões
- 07 Exponor/Sta. Cruz do Bispo/Leça da Palmeira
- 08 Terminal Tir
- 09 Freixieiro/Perafita
- 10 Perafita/Lavra/Parque de Campismo,
- 11 Aeroporto/Maia/Lisboa/Valença
- 12 Lavra/Angeiras/Aveleda
- 13 Modivas/Mindelo/Maia
- 14 Santo Tirso/Trofa-Mindelo/Zona Industrial da Varziela/Fajozes
- 15 Vila do Conde/Guimarães/Famalicao/Braga

PEÇAS INDUSTRIAIS E COMERCIAIS

- A Zona Industrial de Ramalde
- B Norte Shopping e SONAE
- C Cunha e Gomes SA, Materiais de Construção
- D Estação de Recolha da Via Norte - STCP
- E Nestle Portugal, SA.
- F Efacec Power Solutions
- G Macro Matosinhos
- H Porto de Leixões
- I Exponor
- J Marshopping, IKEA, Leroy Merlin, ...
- K Zona Industrial
- L Refinaria de Matosinhos - GALP
- M Unicer Bebidas, SA
- N Jardiland e Tintas CIN
- O Tintas CIN e CAT, The Rental Store
- P SONAE, SA
- Q J. Pinto Leitão, SA
- R Mira Maia Shopping e Zona Industrial da Maia
- S Zona Industrial
- T Aeroporto Sá Carneiro
- U Pequena Zona Industrial
- V Pequena Zona Industrial
- W EuroScut Norte e Alcont-Contentores
- A1 Vila do Conde The Style Outlet e Bricor
- A2 Lactogal
- A3 Pequena Zona Industrial
- A4 Galécia, SA
- A5 Zona Industrial da Varziela
- A6 Novatronica
- A7 Frigocon, SA
- A8 AGAL, Materiais de construção
- A9 AGROS, União de Cooperativas

- Fronteiras entre concelhos
- Auto-estrada 28
- Estrada Nacional 13
- Estrada Nacional 13 (1948)
- Via de Cintura Interna (VCI)
- Auto-estrada 41
- Auto-estrada 4
- Via Regional Interior (VRI)
- Estrada Nacional 14
- Auto-estrada 7
- Metro do Porto - Linhas A|B|C|E
- Nós na Auto-estrada 28



e o comércio de proximidade, típico das estradas nacionais, uma auto-estrada com a relação de proximidade ao território como a A28, tem uma grande força atractiva para grandes indústrias e plataformas comerciais.

A abundância de “sinalética que tudo indica”⁶⁴ muito presente na EN13, aparece, reforçando a ideia anterior, também na A28. Toma aqui uma outra escala, que a maior velocidade de movimento de passagem assim exige. A diferença mais notória desta sinalética em relação à sinalética de uma estrada nacional será, talvez, a capacidade das grandes indústrias utilizarem os seus edifícios, que têm, por definição, volumetrias maiores, como parte da imagem que assinala certas presenças.

“Las escalas espaciales y de movimiento de la autopista guardan relación con las distancias que existen entre los edificios; al estar muy separados entre sí, pueden entenderse a gran velocidad.”⁶⁵

Estes edifícios acabam também por funcionar como pontos de referência para o condutor. Pode-se afirmar, por exemplo, que o NorteShopping, situado na A28 junto à fronteira do concelho de Matosinhos com o Concelho do Porto, pela sua imponência e importância no sector comercial e económico no Norte do país, representa um marco de entrada na cidade do Porto, funcionando como uma referência forte na experiência do automobilista.

“No nível seguinte da organização, o condutor está empenhado em construir uma imagem associada à localização do seu ambiente, e em orientar-se dentro dessa imagem. Num sentido mais directo, o movimento ao longo da estrada consiste numa sucessão de abordagens aos objectivos. Estes são os marcos proeminentes ou os pontos focais que o observador se move para, alcança, e passa, ou que representam o seu destino final. Por eles o condutor mede o seu progresso e prevê o seu futuro.”⁶⁶

Usualmente, a relação entre os nós das auto-estradas e as plataformas industriais em territórios pouco infra-estruturados é a razão mais preponderante na escolha da localização destas peças.

64| DOMINGUES, Álvaro. A Rua da Estrada. Dafne editor. Porto, 2009, p. 15.

65| VENTURI, Robert. Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica/Robert Venturi, Steven Izenour, Denise Scott Brown; trad. Justo G. Beramendi. - reimp. 2013. - Barcelona : Gustavo Gili, 2013. p. 53.

66| APPELYARD, Donald; LYNCH, Kevin e MYER, John R. The view from the road. Cambridge: Massachussets Institute os Technology, 1964. p. 14. Tradução livre da autora. No original: “At the next level of organization, the driver is engaged in building a locational image of his environment, and in orienting himself within this image. In the most direct sense, movement along the road consists of a succession of approaches to goals. These are the prominent landmarks or focal points wich the observer moves towards, attains, and passes by, or wich represent his final destination. By them he measures his progress and foretells his future.”

SINALÉTICA NA A28





No caso da A28, a ideia de acessibilidade trazida pelos nós não parece, no entanto, ser a justificação única para a consolidação de indústrias. No eixo entre Vila do Conde e o Porto, que perfaz cerca de 27km, existem, ao todo, 13 nós auto-estradais, sendo por isso uma realidade muito diferente das primeiras auto-estradas, como o corredor da Auto-Estrada 1 (A1), que acompanha o Vale do Tejo, em que os nós são muito espaçados (Portas, N.; Domingues, A.; Cabral, J. 2003). Todos os nós, neste segmento da A28, fazem ligação directa com a rede de estradas nacionais ou municipais, tirando o nó 03 (Porto-Avenida AEP) que faz a ligação com a VCI, o nó 05 (Matosinhos), que faz a ligação com a A4, e o nó 11 (Aeroporto/Maia/Lisboa/Valença), que faz a ligação com a A41, como vemos no Mapa 1. Os 10 nós que se relacionam directamente com a rede municipal ou nacional proporcionam uma facilidade de acesso às áreas envolventes, fazendo uma *conexão aberta* com o território onde se inserem, ao contrário dos nós que fazem uma *conexão fechada* entre duas auto-estradas, como é o caso do nó 03, 05 e 11.⁶⁷ (PORTAS, DOMINGUES, CABRAL, 2010)

Com a profusão de nós existentes numa extensão tão curta de auto-estrada, a relação entre o posicionamento das grandes peças industriais e comerciais e os nós é evidente em muitos casos. No entanto, existem outros processos igualmente determinantes na localização destes materiais pesados. Podemos facilmente constatar, por exemplo, no Mapa 2, a relação entre os nós 12, 13, 14 e 15, com as grandes peças que os rodeiam. A localização destas está, em alguns dos casos, ligada à facilidade de acesso aos nós da auto-estrada. No entanto, consegue-se também perceber, nos nós 13 e 14, a profunda relação com a menos recente EN13. Juntam-se, neste ponto, dois geradores de centralidades muito díspares que parecem, no entanto, complementar-se, introduzindo uma maior complexidade no entendimento destes espaços.

Se, por um lado, se verifica um processo claro de colonização de uma estrutura viária - da EN13, assumindo-se como *Rua da Estrada*⁶⁸ - que, como referido, foi um processo iniciado nesta via já desde o início da industrialização na AMP; por outro, vemos também, um processo mais recente de emergência de polaridades de grande dimensão, com o posicionamento de grandes estruturas junto aos nós auto-estradais.

Agregam-se, por isso, neste ponto, em que a A28 se chega mesmo a cruzar com a EN13, dois geradores de centralidades muito fortes.

67 | PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João. Políticas urbanas II - transformações, regulação e projectos. Lisboa: CEFA/FCG, 2010.

68 | DOMINGUES, Álvaro. A Rua da Estrada. Dafne editor. Porto, 2009.

O processo de colonização industrial da estrada nacional começa previamente, com a decisão do município de Vila do Conde de localizar aí, à face da estrada nacional, uma zona industrial. Mais tarde, com a introdução da A28, auto-estrada construída dentro do modelo das ex-SCUTs, assunto que se retomará mais à frente, e, por isso, com uma forte ligação aos pólos industriais existentes ou emergentes, este ponto do território transforma-se num pólo comercial e industrial importante. O fácil e rápido acesso a grandes plataformas de transporte, como o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o Porto de Leixões, impulsionou também o crescimento destas indústrias.

À existência da EN13, já há muito consolidada enquanto estrutura de fixação de grandes empresas e indústrias, e com uma grande importância na acessibilidade ao Porto e aos concelhos vizinhos a Norte, junta-se então a facilidade de acesso aos nós existentes da A28 e o seu vínculo a um aeroporto e a um porto marítimo.

Sendo este um território de génese rural, e estabelecendo uma diferente relação com as cidades próximas, será difícil estabelecer um limite fixo entre a cidade e o campo, entre o urbano e o rural. Fala-se assim do urbano difuso, da dispersão da urbanização que territórios com uma elevada infraestruturação viária permitem. No caso da conurbação metropolitana do Porto pode-se falar, não de um centro em função do qual as restantes cidades orbitam, mas de um policentrismo, existindo assim várias cidades que se relacionam e se complementam entre si. Não existe um único centro onde se concentrem os serviços e a maior oferta de emprego. Devido à facilidade de movimento surge uma maior liberdade de escolha de emprego e residência.

O dualismo centro-periferias perde expressão na leitura do território e surgem novos tipos de apropriação do espaço.

“Não se trata de escolher entre aglomerado urbano e urbano extensivo; entre cidade canónica e hyperville (Corboz, 2000). Este novo modo de entender e construir território está instalado e veio para ficar. É consequência directa de novas formas de habitar e socializar, novas lógicas de mercado e novos processos de urbanização marcados pelo aumento da mobilidade, por uma expansão urbana que não segue já a lógica da continuidade mas a da rede infra-estrutural existente e da disponibilidade de áreas por edificar, pelo comércio de massas, por novos processos de distribuição dos produtos e da informação, por novas formas de trabalho, pela alteração das estruturas sociais e familiares, pela multiplicação e sobreposição das redes relacionais e das plataformas que as suportam (físicas e virtuais), por novos modos de cada um encarar o seu papel na sociedade.”⁶⁹

O PORTO DE LEIXÕES E O AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO

No seu percurso, a A28 estabelece relação com duas importantes plataformas de transporte e de troca de mercadorias - o Porto de Leixões e o Aeroporto Francisco Sá Carneiro.

Existindo muito antes da construção desta autoestrada, a construção do Porto de Leixões foi impulsionada pelos sucessivos naufrágios de embarcações que, na tentativa de entrarem na barra do Douro, sucumbiriam à força das correntes e aos perigosos rochedos. Além da relação histórica e afectiva dos portuenses com o rio Douro, o receio de retirar à cidade do Porto a sua importância nas trocas comerciais, dificultou o processo de deslocação do porto para a foz do rio Leça. A mudança de cidade do porto foi durante décadas debatido, tendo como alternativa a implementação de projectos de melhoria da barra do Douro, que nunca resolveram totalmente o problema.

Depois de muitos obstáculos, a construção do projecto inicial para o porto termina em 1895 e é, hoje em dia, a maior infraestrutura portuária no norte de Portugal e uma das mais importantes do país. No passado ano de 2015 o Porto de Leixões deu entrada a 2735 navios⁷⁰ e movimentou diariamente cerca de 2000 camiões de transporte de mercadorias.

A influência do porto no território adjacente é bastante sentida em toda a AMP e em toda a região Norte. A densidade de empresas importadoras e exportadoras que se fixam no território envolvente procuram retirar o máximo partido deste porto.

Com a construção sucessiva de instalações que dariam resposta às diferentes demandas tecnológicas do Porto de Leixões, Matosinhos protagoniza um exponencial desenvolvimento urbano e industrial. Aparecem grandes indústrias, algumas ligadas às conservas de pescado, que nos anos 70 viriam a falir dando lugar a armazéns.

A A28 serve, desde a sua construção, este porto de mercadorias, fazendo a ligação de muitas actividades no Porto e a norte de Matosinhos, garantindo também a articulação com o restante território nacional. É também visível a relação entre o

70| Informação retirada do site da APDL. <http://www.apdl.pt/estatisticas/navios2>. Acedido a 14/03/2017.



norte de Espanha, fronteira onde se inicia a A28, e este porto, servindo também como interface marítima a empresas que facilmente transportam as suas mercadorias até aqui.

O conceito de nodalidade alarga-se, cruzando um sistema de mobilidade viária com dois sistemas de transporte - marítimo e aéreo - muito fortes, criando uma inter-modalidade.

“...nodalidade não é um conceito estável e intercambiável, mas o efeito de nodalidade será tanto maior quanto mais diversificados forem os sistemas de mobilidade que nele se cruzam ou convergem,”⁷¹

Inicialmente, o porto de Leixões, era servido principalmente pela importante linha de Caminhos de Ferro e pelas estradas existentes, sendo que a partir da construção da A28, nos finais da década de 1990, esta é a principal via de acesso rodoviário ao Porto de Leixões.

A construção do Porto de Leixões em Matosinhos e a construção do Aeroporto Francisco Sá Carneiro nos concelhos da Maia e Matosinhos (Pedras Rubras), em 1945, foram dos elementos que mais contribuíram para a descentralização do Porto no século XX. Consequentemente, consegue-se compreender uma lógica de planeamento das comunicações e acessibilidades entre os diferentes concelhos que constituem a AMP numa lógica de ligação que ultrapassa as fronteiras dos municípios.

“As duas características globais mais importantes do processo urbano na AMP entre os anos cinquenta e os anos oitenta foram, por um lado, o crescimento e, por outro, a descentralização.”⁷²

Fora o aparecimento destas peças industriais de grandes dimensões, a A28 é rodeada na maioria do seu percurso por campos agrícolas. Estas propriedades são ainda muito comuns nesta zona do país que possui uma actividade agrícola muito forte direccionada para a produção de leite e de carne. Devido ao

71 | PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João. Políticas urbanas II - transformações, regulação e projectos. Lisboa: CEFA/FCG, 2010. p. 45.

72 | CARDOSO, Abílio. Do Desenvolvimento do Planeamento ao Planeamento do Desenvolvimento. Porto: Edições Afrontamento/Departamento de Engenharia Civil da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 1996. p. 22.

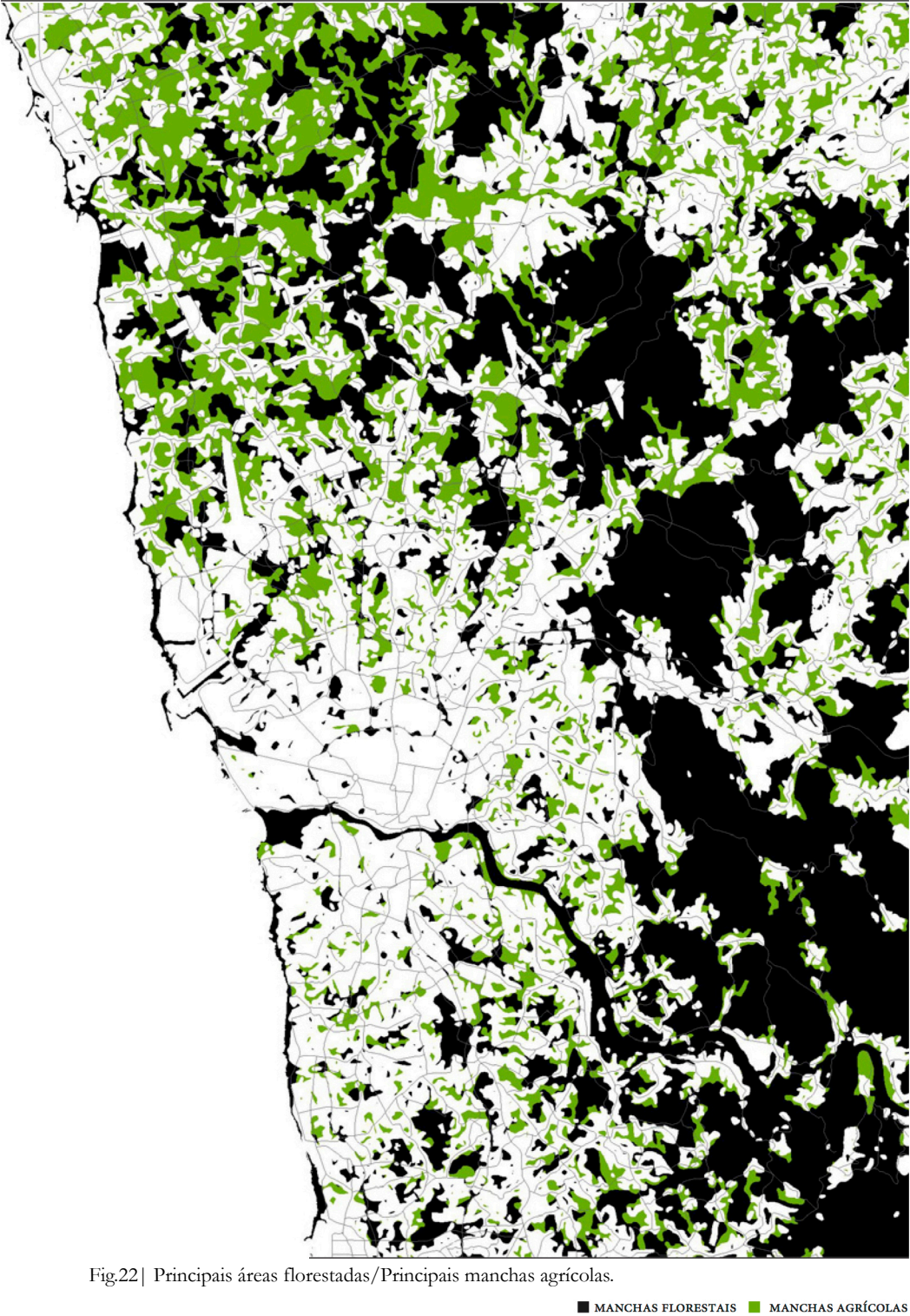


Fig.22 | Principais áreas florestadas/Principais manchas agrícolas.

direccionamento da actividade agrícola para a produção leiteira constata-se que a maioria destas culturas são de milho, que servirá para alimentar o gado nestas explorações.

AS SCUTS EM PORTUGAL

Com a aprovação do Plano Rodoviário Nacional (PRN) 2000, a rede de estradas em Portugal aumenta em cerca de 65% relativamente ao PRN de 1985. Inclui uma rede de auto-estradas de 3000km de extensão em conjunto com variantes e circulares nos principais centros urbanos e novos itinerários complementares e estradas regionais, importantes para o desenvolvimento de algumas zonas mais negligenciadas pela rede viária nacional.

Estas alterações pretendiam potenciar “o correcto e articulado funcionamento do sistema de transportes rodoviários, o desenvolvimento de potencialidades regionais, a redução do custo global daqueles transportes, o aumento da segurança da circulação, a satisfação do tráfego internacional e a adequação da gestão da rede, sem prejuízo de terem sido respeitados os grandes objectivos do PRN85.”⁷³

De forma a viabilizar a construção desta alargada rede viária, o governo opta pela concessão da construção e operação a entidades privadas através do modelo das *Parcerias Público-Privadas* (PPP). Estas estradas operariam sobre o regime de portagens virtuais (*shadow tolls*), ou seja, Sem Custo para o U Tilizador (SCUT), cabendo ao Estado pagar os valores correspondentes a esta portagem virtual por um período de 30 anos de concessão. Pretendia-se, com esta medida, a rápida construção das auto-estradas e uma redução do investimento do Estado na sua construção e manutenção.

Com esta medida foi também possível a redefinição do desenho das novas auto-estradas. Não sendo necessária a instalação de pórticos de portagem físicos nas entradas e saídas das vias foi possível “a construção de auto-estradas com um

73 | Decreto-Lei n.º 222/98 de 17 de Julho com as alterações introduzidas pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, pela Declaração de Rectificação n.º 19-D/98, de 31 de Outubro e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto. Plano Rodoviário Nacional (PRN) 2000.

grande número de nós de acesso servindo melhor as populações locais.”⁷⁴ A A28, construída dentro deste regime, evidencia claramente a génese do seu desenho pela profusão de nós existentes em tramos tão curtos.

Com o agravamento da situação económica do país este modelo foi posto em causa. O receio de que o compromisso assumido com as entidades privadas fosse um peso demasiado grande para o orçamento do Estado, fez com que se repensasse o modelo. Em 2010 as SCUTS começam a ser pagas pelo utilizador sendo instalados pórticos de portagem que não estão nas saídas e entradas das auto-estradas, mas sim posicionados em certos segmentos das vias.

Um dos argumentos para se portajar estas vias seria que, se estas novas auto-estradas beneficiavam as populações locais, deveriam ser estas a pagar o custo das suas deslocações nestas infraestruturas, e não o governo.

Como apontam Pereira e Andraz⁷⁵, o debate nacional sobre este assunto foi largamente prejudicado pela escassez de estudos concretos que identifiquem o potencial impacto económico e financeiro destas auto-estradas. Com o seu estudo⁷⁶ os autores pretendiam preencher este vazio de incerteza e perceber o impacto destas vias, não só a nível regional, ou seja, para os utilizadores locais, mas também para todo o país.

Contrariando o argumento acima referido que, se as SCUTS beneficiavam as populações locais deveriam ser estas populações a pagar os custos das suas deslocações nestas vias, Pereira e Andraz aferiram um efeito não calculado das SCUTS. Em termos de investimento privado a maioria das regiões em Portugal beneficiou largamente com a introdução das SCUTS, no entanto, a região de Lisboa foi aquela que mais beneficiou, capturando um total de 41.8% do total de aumento do investimento. A região Norte captura 27.5%, a região Centro 16.8%, o Alentejo 8.2% e, finalmente, o Algarve com 5.7%.

Tal efeito deve-se à importância económica que a região de Lisboa tem e ao seu

74| PEREIRA, A. e ANDRAZ, J. “On the economic and budgetary effects of investments in SCUTS: the Portuguese toll-free highways”, *Annals of Regional Science*, Vol.48, N° 1, 2010, p. 321-338. Tradução livre da autora. No original “In addition, due to the absence of direct tolls, this regime made possible the construction of highways with a high number of access nodes better serving the local populations.”

75| PEREIRA, A. e ANDRAZ, J. *op. cit.*

76| PEREIRA, A. e ANDRAZ, J. *op. cit.*

papel económico preponderante a nível nacional. No entanto, dado que não existiu qualquer investimento em vias SCUT na região de Lisboa, não será, por isso, assim tão evidente a relação utilizador-pagador, concluindo-se que a região que mais beneficiou com a introdução das SCUTS em Portugal não é aquela que a financia. Se os benefícios das SCUTS são verificados então em todo o país, e não estão exclusivamente ligados à região onde foram construídas, faz sentido que o seu financiamento advenha do orçamento público central.

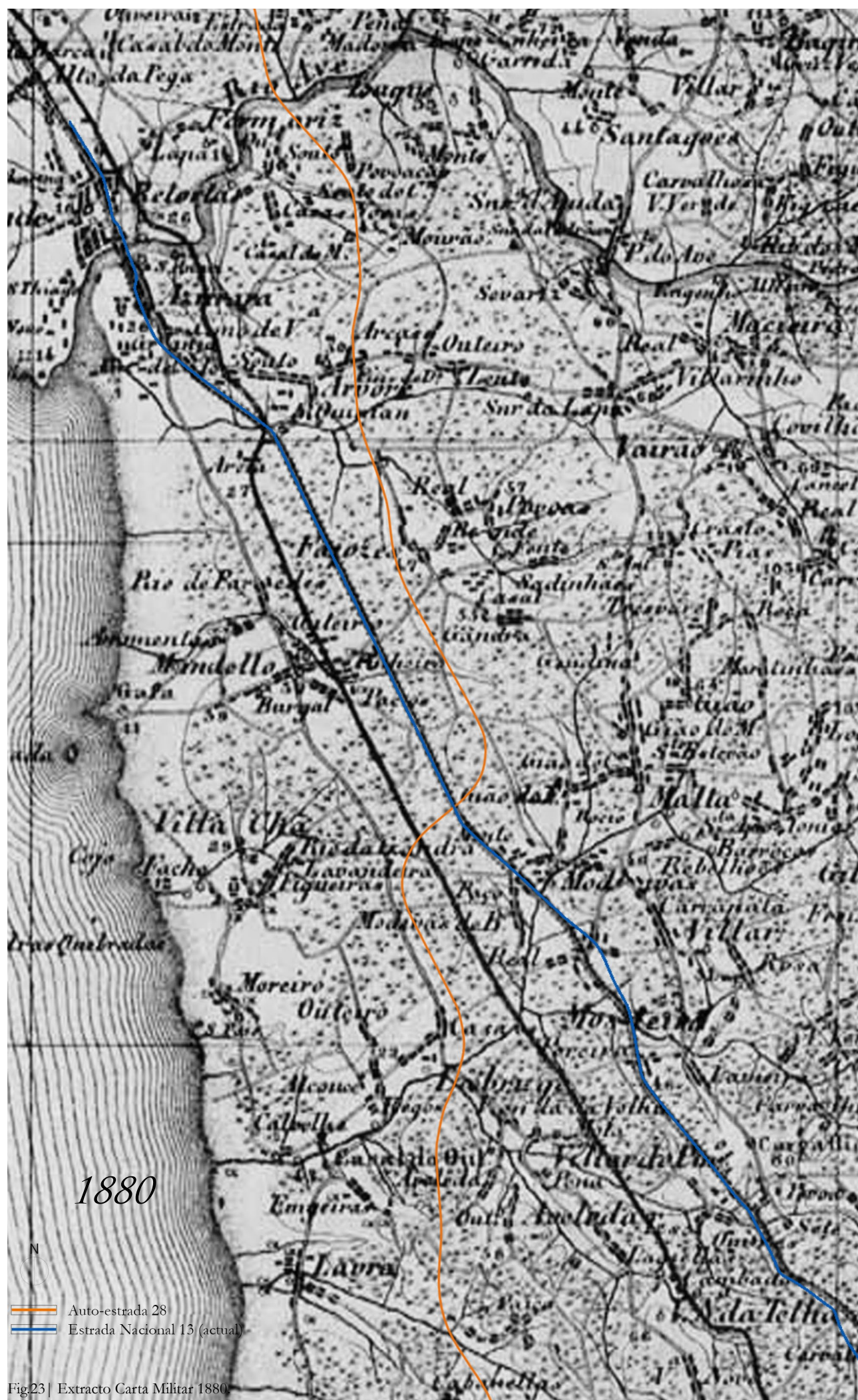
“Na verdade, a introdução de portagens na presença de acentuados efeitos colaterais pode levar a uma grave subutilização das auto-estradas - um argumento de eficiência. Pode significar também que os moradores de regiões menos ricas onde as SCUTs estão localizadas iriam acabar efectivamente por financiar o desenvolvimento de regiões mais ricas, sendo Lisboa um caso gritante - um argumento equidade.”⁷⁷

Pereira e Andraz verificam também que o investimento nas SCUTS não parece gerar qualquer problema em termos de sustentabilidade financeira no orçamento do Estado. “Mostramos que as potenciais receitas fiscais induzidas pelas SCUTS são maiores do que o encargo financeiro implícito no pagamento de portagens virtuais e outras obrigações contratuais para cada SCUT. Isto sugere que todas as SCUTS se pagam a si mesmas na forma de aumento das receitas fiscais futuras e que, portanto, a introdução de portagens não é necessária do ponto de vista orçamental.”⁷⁸

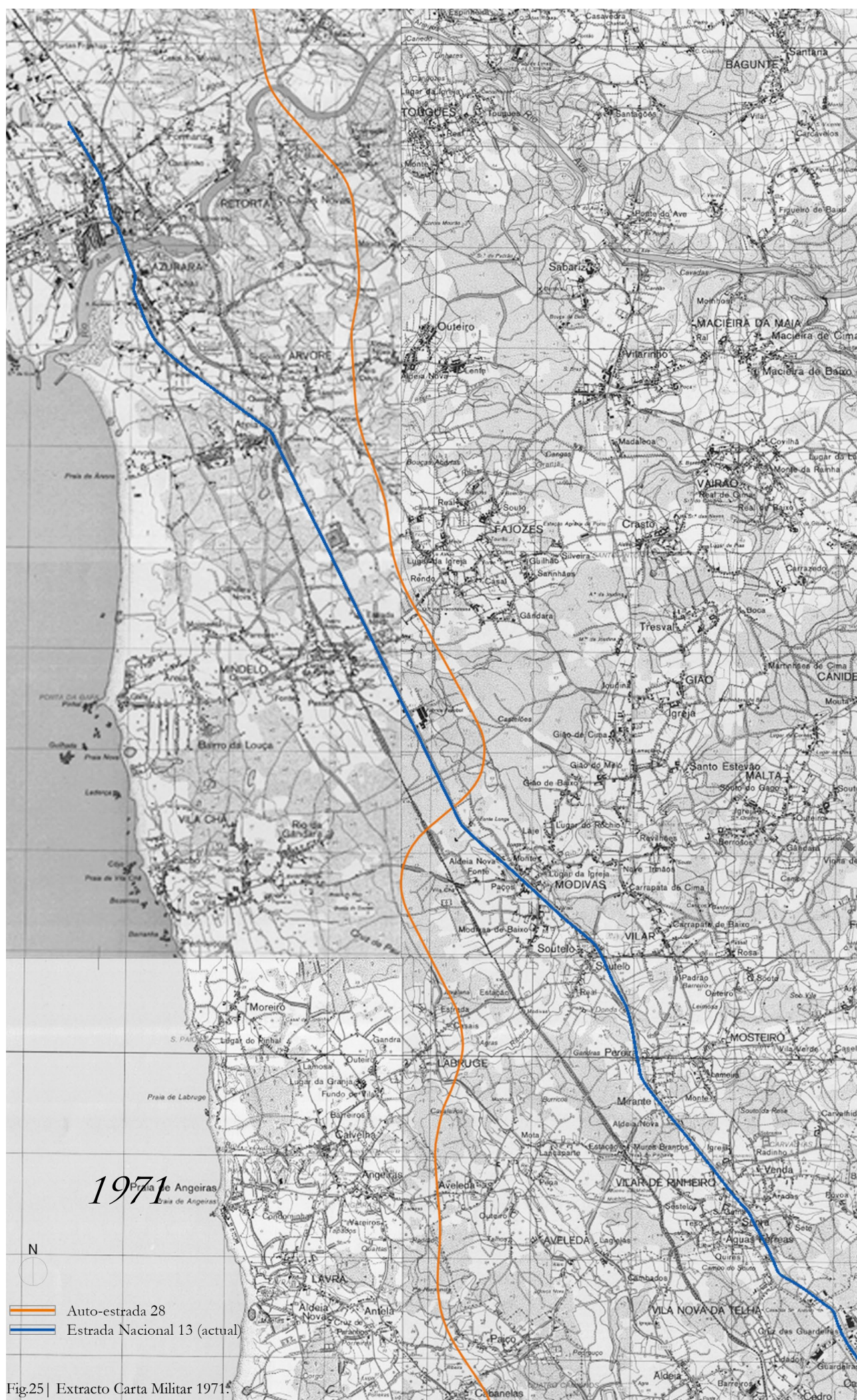
77 | PEREIRA, A. e ANDRAZ, J. *op. cit.* p. 336. Tradução livre da autora. No original “ In fact, the introduction of tolls in the presence of large spillover effects could lead to serious underutilization of the freeways – an efficiency argument. It could also mean that the residents of less affluent regions where the SCUT are located would end up effectively financing the development of more affluent regions, Lisbon being a glaring case – an equity argument.”

78 | PEREIRA, A. e ANDRAZ, J. *op. cit.* p. 336. Tradução livre da autora. No original “We show that the potential tax revenues induced by the SCUTS are larger than with the financial burden implied by the payment of virtual tolls and other contractual obligations for each and every SCUT. This suggests that all SCUTS pay for themselves in the form of increased future tax revenues and that, therefore, the introduction of tolls is not necessary from a budgetary perspective”.

*03 O CONCELHO DE
VILA DO CONDE*
como caso de estudo







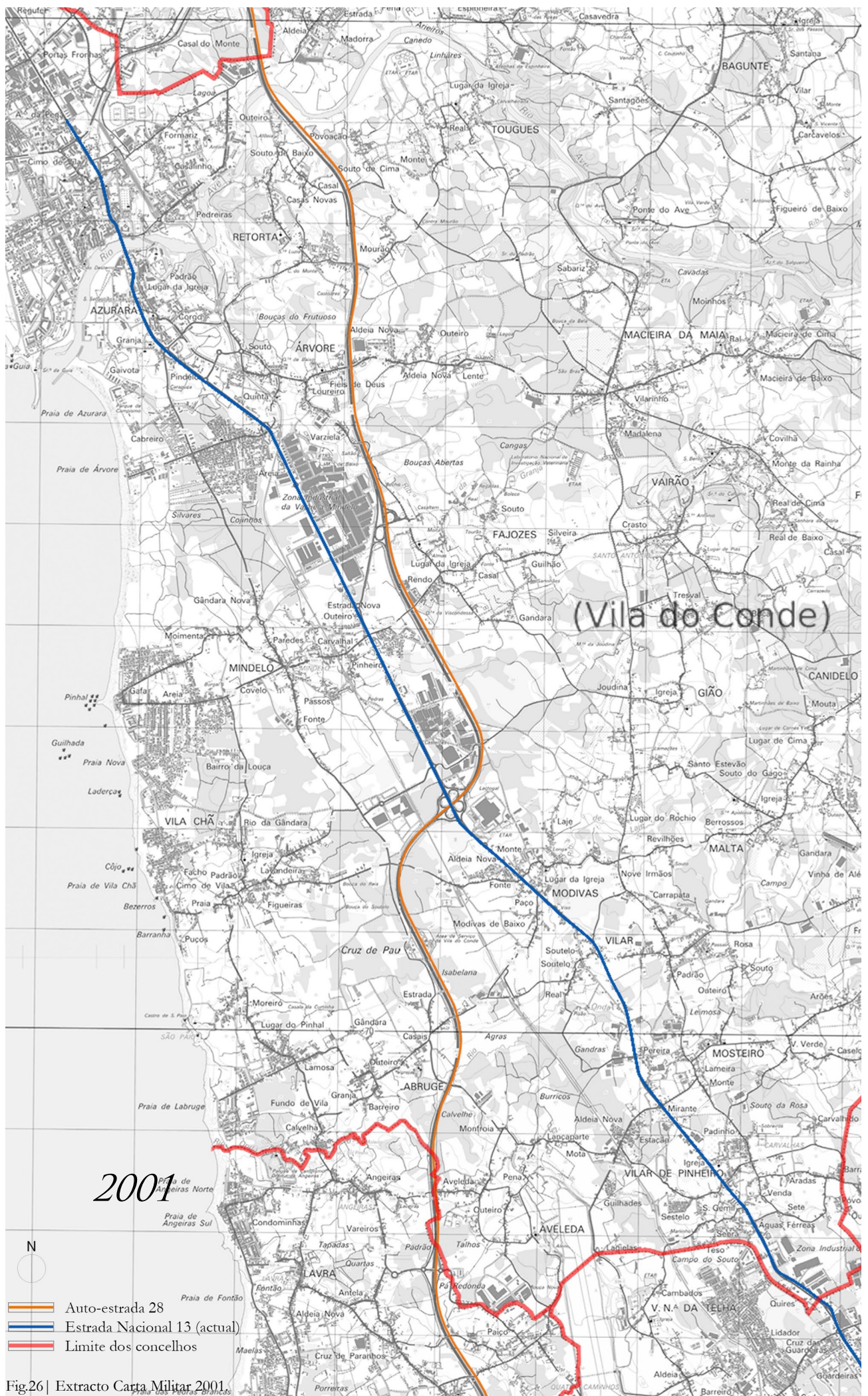
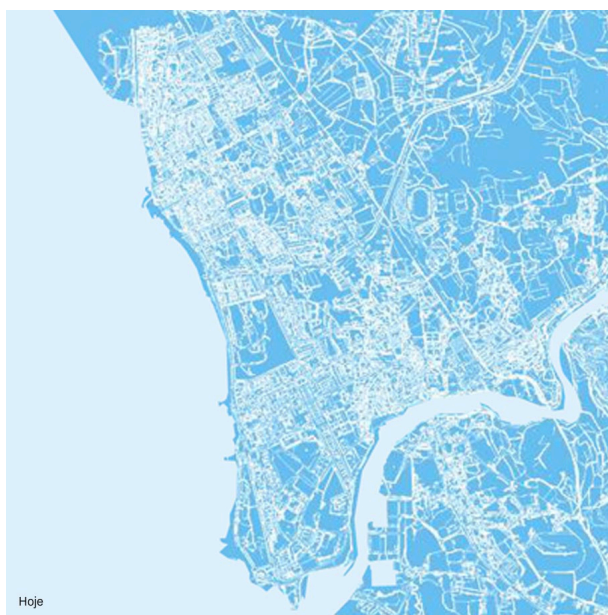


Fig.26 | Extracto Carta Militar 2001



A CIDADE E O CONCELHO

O concelho de Vila do Conde faz fronteira a Norte com o concelho da Póvoa do Varzim, a Sul com o concelho de Matosinhos e a Nascente com o concelho da Maia, Trofa e Vila Nova de Famalicão, confrontando, a Poente, com o oceano Atlântico. Está dividido em 21 freguesias, já depois da reorganização administrativa de 2013.

A cidade de Vila do Conde tem a sua origem no monte S. João, onde estaria situado um pequeno castro. Já depois da romanização, o aglomerado habitacional acaba por descer do monte e aproxima-se da água, constituindo uma forte relação com o rio Ave aproveitando os seus recursos.

O século XVI é uma época de acentuado desenvolvimento na cidade que, com a acrescida importância dos portos marítimos, encontra na foz do rio Ave oportunidades de novas actividades económicas. O comércio de pescado e de sal ganha cada vez mais importância juntando-se uma forte indústria de estaleiros, que faz com que a cidade se estabilize e desenvolva. É também no século XVI, mais propriamente em 1504 que, D. Manuel, no caminho de volta de Santiago de Compostela, passa por Vila do Conde e toma um certo interesse pela vila. Incentiva então a construção de igrejas e edifícios públicos e a abertura de novos arruamentos.

Vila do Conde estabelecia também relações importantes com cidades mais interiores, como Guimarães ou Braga, “funcionando como seu entreposto marítimo”⁷⁹. Tais relações têm, ainda hoje, alguma expressão na economia da cidade, sendo um facto empírico a vinda destas populações a Vila do Conde a fim de adquirir produtos, principalmente pescado. Esta relação tem também bastante expressão na época balnear, em que estas populações se deslocam até Vila do Conde ou até à Póvoa do Varzim para frequentarem a praia.

No século XIX a cidade volta a viver um novo momento de prosperidade. O reconhecimento, pelos órgãos do poder da cidade, da sua longa faixa costeira como um atractivo para a emergente prática balnear, provoca significativas alterações no espaço. A “lenta caminhada até ao mar”, como lhe chama Marta

Fig.27 | Evolução urbana da cidade de Vila do Conde.

79 | POLÓNIA, Amélia. Espaço Concelhio, rede viária e dinâmicas sócio-económicas. Conexões e interinfluências. O estudo de um caso: Vila do Conde no século XVI. Porto: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1999. p. 238.

Miranda⁸⁰, reflecte-se na malha urbana com a abertura de novos arruamentos que fazem a ligação da cidade antiga às novas avenidas modernas de ligação à costa marítima. Equipamentos e espaços públicos de lazer são também concretizados com a finalidade de atrair a fixação sazonal pretendida e, mais tarde, uma fixação definitiva.

Com uma forte ligação ao mar e à agricultura, Vila do Conde é, ainda hoje, um território predominantemente agrícola e com actividade piscatória de grande importância para o concelho e para a região norte do país. Assume-se como um dos concelhos mais extensos da Área Metropolitana do Porto e com uma grande percentagem de terrenos pertencentes à Reserva Agrícola Nacional. O lugar das Caxinas e as freguesias a litoral do concelho são aqueles que mais contribuem para a importância das pescas.

O fácil acesso a grandes cidades e a plataformas de transporte de mercadorias trouxeram ao concelho diversas indústrias, fomentando o crescimento dos sectores secundário e terciário.

A relação concelho rural/concelho industrial trouxe ao território dicotomias particulares que serão importantes compreender. Situado dentro da Conurbação Metropolitana do Porto e ligada a importantes vias de acesso, Vila do Conde cruza diferentes sectores da economia e da sociedade e, como tal, parece ter um papel importante nos temas que se pretende tratar.

Pode-se então pensar o concelho de Vila do Conde como um pólo industrial e agrícola que sazonalmente recebe pressões exteriores.

Serão a EN13 e a A28 as principais vias que permitem que estas relações se estabeleçam entre o concelho de Vila do Conde e os concelhos vizinhos. Pode-se também comprovar a relação inversa. A construção destas vias não será senão o resultado da necessidade de interligar todos os pólos industriais, comerciais, balneares e residenciais que existem ao longo da Conurbação Metropolitana do Porto.

80 | MIRANDA, Marta. O Bairro Balnear: contributos para a História Contemporânea de Vila do Conde (1866 – 1936). Vila do Conde: Câmara Municipal de Vila do Conde, 2016.



Fig.28 | Concelhos e freguesias atravessados pelas EN13 e A28



03.1| AS VIAS NUM CONCELHO BALNEAR| RESIDENCIAL



Será de relevar as diferenças sazonais que esta zona do país, e em particular para este estudo, o concelho de Vila do Conde, sofre durante as diferentes épocas do ano.

Fig.29 | Fotografia de José Régio da praia de Vila do Conde

Se durante todo o ano a cidade de Vila do Conde, e toda a costa a Norte do Porto, é maioritariamente frequentada pelos seus residentes e alguns pontuais turistas, no Verão, a chegada de muitos veraneantes transforma a cidade.

De França chega a vasta comunidade emigrante que, tal como a maioria dos emigrantes portugueses, escolhe os meses de Verão para voltar a casa e visitar os seus familiares. De vários pontos do país chegam também várias famílias burguesas que desde há muitos anos escolhem a cidade de Vila do Conde para passar estes meses e aqui se reunirem. A cidade tornou-se também um destino de praia para muitos residentes do interior do país, de cidades como Guimarães, Braga, Famalicão, que depois de um grande esforço feito pela Câmara Municipal de Vila do Conde na requalificação dos espaços públicos da cidade, como é o caso do Parque Atlântico, projecto do arquitecto Álvaro Siza inserido no programa Polis, veêm a cidade e as suas praias como um grande atractivo.

O retorno anual destas diferentes comunidades levantou, ao longo dos anos, problemáticas na construção dos espaços urbanos da cidade e dos seus acessos. Na tentativa de tornar a cidade acessível e cómoda, não só para os seus residentes mas também para todos os veraneantes, os espaços públicos foram sendo requalificados e os seus acessos melhorados. Tal requalificação foi sempre numa tentativa de preservação e readequação do espaço sem prejuízo da valorização da cidade.

Pequenas urbanizações turísticas vão-se também fixando ao longo da faixa litoral do concelho. Impulsionadas pelos fáceis acessos que a EN13 e a A28 permitem, são algumas as famílias que escolhem este território calmo e com uma grande frente de praia para adquirir uma segunda residência.

Numa lógica oposta está o residente fixo que utiliza as infraestruturas viárias diariamente. A rapidez e a comodidade trazida pela possibilidade de deslocação em veículo próprio produz uma pesada carga viária que se repete dia após dia. Com efeito, esta é uma realidade importante a considerar já que no estudo *Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: área metropolitana de Lisboa e área metropolitana do Porto : 1991/2001* realizado pelo Instituto Nacional de Estatística, na AMP, os movimentos pendulares perfazem um total de 590226 entre activos empregados e estudantes. Deste total de movimentos, 52% as deslocações realizam-se em transporte individual e 28% em transporte colectivo.







Fig.30 | Cartaz do leilão organizado pela Companhia de Turismo (O Democrático, nº 557, 21-09-1924)



Fig.31 | Actual "bairro balnear". 2016.

VILA DO CONDE, CIDADE BALNEAR

Fig.32 | Praia de Vila do Conde. c.1920.

*Tenho passado as manhãs na praia,
As tardes na praia ou no rio.*
José Régio em Páginas do Diário Íntimo

“A partir dos anos 30 do século XIX, as praias e o litoral passam a integrar o circuito de práticas naturais e de frequência de espaços ao ar livre, apanágio de um grupo social burguês, que reconhece na sua fruição uma prática social diferenciadora e que satisfaz um certo anseio de regresso às origens. (...) Paralelamente, a medicina também forneceu argumentos decisivos a favor dos banhos de mar.”⁸¹ Até então o mar era visto com desconfiança, propulsor de catástrofes e naufrágios. É então, a partir dos anos 30 do século XIX, que a praia se transforma num sítio de lazer por excelência onde se junta a prática de rituais de saúde com o convívio nos dias de ócio.

Pelo conhecimento deste benefício para a saúde e vontade de ver prosperar esta vila começa, em Vila do Conde, pelas mãos de Bento de Freitas e Júlio Graça, uma campanha que se assumia como uma tentativa de estabelecer Vila do Conde como uma estância balnear para a burguesia eminente. Era esperado que a vinda sazonal da alta sociedade fomentasse o crescimento comercial em Vila do Conde, contribuísse para o aumento das rendas de aluguer das casas e também que a presença deste grupo social pudesse potenciar a chegada do progresso e do desenvolvimento à cidade.

Até então o aglomerado residencial da vila encontra-se virado para o rio Ave, não existindo qualquer edificação junto à linha da praia, apenas terrenos arenosos e pouco férteis para a prática agrícola. Na tentativa de ligar Vila do Conde à praia, de forma a estabelecer uma relação inexistente com a prática balnear e que se adivinhava como uma oportunidade de desenvolvimento da terra, começa-se a esboçar um plano de urbanização a norte da vila. O primeiro arruamento a ser desenhado é a rua-estrada dos banhos, hoje Avenida Bento de Freitas, que seria o ponto de partida deste plano, ligando o centro da vila ao mar.

81 | MIRANDA, Marta. O Bairro Balnear: contributos para a História Contemporânea de Vila do Conde (1866 – 1936). Vila do Conde: Câmara Municipal de Vila do Conde, 2016. p. 56.

“É talvez a menos frequentada pelos banhistas, o que não obsta a que seja uma das mais pittorescas e mais bellas povoações marítimas de Portugal.

A uma hora do Porto pelo caminho de ferro da Póvoa, cuja linha é cortada por entre espessos pinheirais, Villa do Conde descobre-se repentinamente, n’uma volta de estrada, no meio de uma vasta paisagem, ampla, descoberta, de larga respiração.
(...)

O único defeito de Villa do Conde, como estação de banhos, é a distancia que medeia entre a praia e as casas da villa, unidas todavia por uma boa estrada, em que uma companhia edificadora estava o anno passado construindo novas casas.”

*Ramalho Ortigão em As Praias de Portugal*⁸²

Seria criada a Companhia Edificadora Vilacondense que teria como função construir residências nestes novos arruamentos que pudessem hospedar, com todas a comodidades, as famílias que passariam em Vila do Conde longas temporadas nos meses mais quentes do ano.

Este desejo acabaria por se ver cumprido quando várias famílias se encontram, ano após ano, nestas praias, trazendo cada vez mais famílias da sua esfera relacional. O bairro balnear de Vila do Conde começa, então, a ser gradualmente construído e várias famílias adquirem uma ou mais residências, sendo que, por vezes, a mesma família comprava várias casas na mesma rua, habitando uma e alugando as restantes.

O sentimento de pertença a esta terra revelar-se-ia cada vez maior à medida que os anos passavam e este grupo se encontrava nestas praias todos os Verões. Eduardo Moser, comendador da cidade do Porto, proprietário de vários terrenos em Vila do Conde, numa carta enviada ao município propõe, então, a abertura de uma artéria que ligasse a cidade do Porto à vila da Póvoa do Varzim pelo “desejo que tinha em ver prosperar esta boa terra”⁸³.

Nesta primeira fase pretendia-se ligar o Porto a S. Bento da Porta Aberta sendo que, mais tarde, vir-se-ia a alterar a rota em direcção a Viana do Castelo, como acabou por suceder. O primeiro troço a ser construído em Vila do Conde parte

82| ORTIGÃO, Ramalho. *As Praias de Portugal - Guia do Banhista e do Viajante*. 1876. Lisboa: Quetzal Editores, 2014. p. 85.

83| MIRANDA, Marta. *op. cit.* p. 24.

do Campo da Feira, ou Terreiro, terminando na Praça de S. João. A construção desta nova artéria gerou também a construção de uma nova ponte metálica sobre o rio Ave, substituindo a antiga ponte de madeira que não teria capacidade para suportar o maior fluxo que esta nova estrada produziria.

A chegada deste novo grupo social burguês originou também o aparecimento de um conjunto de instalações direccionados para esta comunidade balnear, como o Jardim Júlio Graça, os banhos quentes, o Grande Hotel da Avenida, o Palace Hotel, o Teatro Afonso Sanches e o Grande Casino.

“As estâncias balneares, visando ocupar o tempo de ócio dos banhistas nelas presentes, vão também reconhecer à prática do desporto um complemento na promoção de hábitos saudáveis.”⁸⁴ Surgem, então, estruturas como o Velódromo D. Afonso e o Campo de Jogos onde se praticaria ténis. Acontecimentos como as regatas das festas carmelitas ou as corridas de automóveis do Circuito de Vila do Conde ficariam célebres trazendo cada vez mais gente a Vila do Conde de ano para ano.

A pouco e pouco esta realidade foi-se desvanecendo até os dias de hoje. Existem, no entanto, algumas famílias que ainda se encontram anualmente na habitual Praia dos Banhos e a cidade continua a ser muito requisitada pelo turismo balnear no Verão, mas agora também por outras camadas sociais. Com o desenvolvimento do projecto do Programa Polis pelo arquitecto Álvaro Siza, implementado em toda a zona costeira da cidade, desaparece a possibilidade de continuar com o Circuito Automóvel, facto que motivou grande descontentamento por parte dos adeptos deste desporto e pela comunidade vila-condense, que viu o seu comércio a ser prejudicado. Com a reestruturação de toda a orla marítima e a construção de estacionamento, acessos à praia e apoios de praia, Vila do Conde viu, no entanto, chegar à cidade outro tipo de turismo e um aumento no sector da restauração e lazer. As praias passaram a ser, assim, procuradas pelos habitantes das cidades mais a Este, como Vila Nova de Famalicão, Guimarães, Braga, etc., que encontram agora, uma maior facilidade em aceder a praias bonitas com todas as estruturas necessárias e sem a afluência esmagadora das praias da vizinha Póvoa de Varzim.

Agosto é, por isso, um mês de grande movimento em Vila do Conde, trazendo à cidade algumas famílias que ainda se instalam no bairro balnear. O turismo mais

84 | Miranda, Marta. *op. cit.* p. 97.

Fig.33 | Avenida Brasil em Vila do Conde no Verão de 19??

massificado, com a construção massiva de prédios por toda a avenida Brasil, encontraram em Vila do Conde um local calmo e agradável para descansarem. Juntam-se também neste mês os emigrantes em férias.

Vila do Conde foi também uma cidade que, dada a sua tranquilidade e facilidade de acesso, sempre trouxe às suas praias calmas vários escritores que encontravam aqui um sítio não totalmente isolado e com um clima temperado para poder escrever as suas obras. Um desses escritores foi Ruy Belo, que casando com uma vila-condense encontrou sempre aqui nos meses mais quentes um sítio perfeito para escrever e tirar o máximo partido do mar.

José Régio, nascido em Vila do Conde foi também um dos poetas que muito escreveu sobre a cidade e que, também ele, encontrava alguma tranquilidade e inspiração na melancolia de Vila do Conde.

O turismo burguês iniciado no século XIX em Vila do Conde e, mais tarde, perpetuado por outros visitantes, teve um papel muito importante no desenvolvimento de Vila do Conde, facto que é, ainda hoje, muito sentido na cidade.

Como referido anteriormente, na referência à carta enviada por Eduardo Moser, comendador da cidade do Porto, ao município de Vila do Conde, esta camada social, quer por interesse próprio, quer por interesse no desenvolvimento da cidade contribuiu para a promoção da cidade como um local de interesse e, como tal, deveria ter acessos que lhe permitisse uma relação mais directa e digna com as populações vizinhas.

Apesar de indirectamente, o retorno sazonal desta população à cidade, permitiu à cidade uma maior prosperidade e um maior conhecimento das suas potencialidades junto dos órgãos de poder nacional, factor que se revelou muito importante na consciência da necessidade de construção de comunicações viárias que servissem a cidade.





*“O lugar onde o coração se esconde
 é onde o vento norte corta luas brancas no azul do mar
 e o poeta solitário escolhe igreja para casar
 O lugar onde o coração se esconde
 é em dezembro o sol cortado pelo frio
 e à noite as luzes a alinhar o rio
 O lugar onde o coração se esconde
 é onde contra a casa soa o sino
 e dia a dia o homem soma o seu destino
 O lugar onde o coração se esconde
 é sobretudo agosto vento música raparigas em cabelo
 feira das sextas feiras gado pó e povo
 é onde se consente que nasça de novo
 àquele que foi jovem e belo
 mas o tempo a pouco e pouco arrefeceu
 O lugar onde o coração se esconde
 é o novo passado a ida para o liceu
 Mas onde fica e como é que se chama
 a terra do crepúsculo de algodão em rama
 das muitas procissões dos contra-luz no bar
 da surpresa violenta desse sempre renovado mar?
 O lugar onde o coração se esconde
 e a mulher eterna tem luz na fronte
 fica no norte e é vila do conde”⁸⁵*

Ruy Belo

Fig.34 | Avenida Bento de Freitas, antiga Avenida dos Banhos. Entre 1893 e 1919

Fig.35 | Vista da ponte de Vila do Conde. Século XIX

Fig.36 | Chegada de automóvel. Anos 40, Século XX

Fig.37 | Partida de ténis no Parque de Ténis. 19??

Fig.38 | Ruy Belo na Praia Nossa Senhora da Guia em Vila do Conde.

85 | BELO, Ruy. Portugal Sacro-Profano. Homem de Palavra(s). Lisboa: Editora Assírio & Alvim, 1970.

VILLA DO CONDE—Avenida Bento de Freltas

Edição da Typographia Ave



Vila do Conde - séc XIX









Contribuindo para a expansão da Conurbação Metropolitana do Porto, existe ainda outro factor ligado à sazonalidade e vilegiatura que alimenta a mancha urbana dispersa.

Na década de 50, com o fim da II Grande Guerra e o acelerado desenvolvimento da sociedade e crescimento do parque automóvel, aparecem, um pouco por toda a costa portuguesa, pequenos núcleos de habitações de veraneio. Impulsionadas por um “furor consumista das novas classes médias urbanas preocupadas em afirmar a sua ascensão nas escalas social e profissional.”⁸⁶, estas denunciam uma intenção de proximidade ao campo e ao rural. Usualmente ligados ao mar, estes lugares consolidariam uma ideia de proximidade com a natureza, liberdade e segurança para as famílias, que contrastava com a vivência frenética e atribulada da cidade. Estas segundas residências seriam um refúgio de fim-de-semana e de temporadas mais longas no Verão.

Aparecem usualmente em conjuntos de pequenas urbanizações mais ou menos homogéneas, de rés-do-chão ou rés-do-chão e andar, com grandes áreas ajardinadas para cada habitação. Na maioria dos casos, estas habitações inseriam-se num projecto de um único empreendedor imobiliário, que poderia também prever zonas públicas de lazer para os veraneantes, como parques infantis, praças e, em alguns casos, zonas de convívio e diversão.

Procurando dias de repouso e tranquilidade, estes veraneantes não procurariam ligações e trocas com as populações e núcleos habitacionais já existentes. Procuravam alguma reserva em relação ao exterior e um isolamento no seio da natureza. Tal intenção manifesta-se, então, na forma como estas urbanizações se desenham, contribuindo para “processos difusos de periurbanização que negam, à partida, qualquer tradição de “fazer cidade”.”⁸⁷. Desenham-se *viradas para dentro*, existindo o mínimo de ligações à rede viária pública e construindo caminhos

86| LOBO, Susana Luísa Mexia. Arquitectura e Turismo: Planos e Projectos. As Cenografias do Lazer na Costa Portuguesa. Da 1.ª República à Democracia. Dissertação de Doutoramento na área científica de Arquitectura, especialidade de Teoria e História orientada pelo Professor Doutor José António Bandeirinha e pela Professora Doutora Ana Tostões. Coimbra: Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Agosto 2012. p. 744.

87| LOBO, Susana Luísa Mexia. *op. cit.* p. 744.

sinuosos de serventia das habitações, muitas vezes em *cul-de-sac*. Estas características da estrutura viária permitiam que só apenas aqueles que desejassem chegar às moradias é que percorreriam estas vias, circulando de automóvel a velocidades muito baixas. Estes factores contribuíam para uma maior segurança dentro destes núcleos e uma maior noção de privacidade e exclusividade.

A norte da cidade do Porto, Susana Luísa Mexia Lobo, no seu estudo sobre a *Arquitectura e Turismo: Planos e Projectos. As Cenografias do Lazer na Costa Portuguesa. Da 1.ª República à Democracia*, aponta Ofir, no concelho de Esposende, como exemplo destes núcleos de veraneio.

De iniciativa privada, este empreendimento, virado para o turismo de praia e de campo, desenvolve-se “segundo uma perspectiva concertada de actuação, garantida, [em Ofir] pela encomenda a um mesmo arquitecto da maioria dos projectos da primeira fase de construção”⁸⁸. Prevê também a construção de equipamentos de atracção para os turistas como um Restaurante e um Hotel.

Ofir ganha então um peso substancial na atracção de veraneantes a norte do Porto garantindo o seu acesso pela EN13 e, actualmente, também pela A28.

Sem a mesma expressão e importância, aparecem também, pontualmente, ao longo da faixa entre o Porto e Vila do Conde, pequenos empreendimentos turísticos de iniciativa privada com a mesma pretensão de contacto com a natureza, com o mar e com o campo.

Com a ligação privilegiada, principalmente à cidade do Porto, pela EN13, as pequenas freguesias de Matosinhos e Vila do Conde começam a atrair mais veraneantes. O rápido acesso de uma grande cidade a estes núcleos, ainda predominantemente rurais, fez com que estas freguesias representassem um grande atractivo para aqueles que não pretendiam fazer grandes distâncias até à sua segunda habitação, tendo a possibilidade de prolongar a sua estadia, nunca estando demasiado longe do seu local de trabalho.

São, por isso, as freguesias do litoral que sofrem uma maior pressão imobiliária. Em Matosinhos as freguesias de Perafita e Lavra, e em Vila do Conde, Labruge, Vila Chã, Mindelo, Árvore e Azurara.

88 | LOBO, Susana Luísa Mexia. *op. cit.* p. 746.

Nas freguesias rurais do concelho de Vila do Conde, por falta de um plano de urbanização ou de uma estratégia fixa de organização do espaço, não existiu, à partida, uma directriz nesta matéria. Existiria apenas a noção de que as freguesias litorais teriam alguma pressão do mercado imobiliário para a construção de habitações sazonais.

Em 1952, pela mão do engenheiro Miguel de Rezende e do arquitecto Agostinho Ricca é elaborado o primeiro plano de urbanização para Vila do Conde. Tendo como nome *Ante Plano de Urbanização*, este documento abrangia apenas a cidade de Vila do Conde, a zona central da freguesia de Azurara, os lugares das Caxinas e Poça da Barca, e inseria-se nas políticas de ordenamento nacional iniciadas por Duarte Pacheco.

Não existindo nenhum documento que regulasse a construção e licenciamento de construções no resto do concelho, os processos seriam resolvidos caso a caso pelos técnicos da câmara municipal. Excepcionalmente, “tudo o que não fosse a continuidade natural do crescimento ou permitido pelo Ante Plano de 52, era remetido para a DGSU (Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização), bem assim como qualquer solicitação que levantasse dúvidas.”⁸⁹

Um dos projectos que salientamos será o “Loteamento da Sociedade Lousífera do Outeiro Lda. no lugar de Burgal, Mindelo - Vila do Conde”⁹⁰, usualmente designado por Oásis. Pelo seu carácter de excepionalidade em relação ao restante núcleo habitacional e, por se encontrar numa zona sensível do território, o processo de loteamento é, então, enviado pela Câmara Municipal de Vila do Conde para a DGSU, pedindo um parecer sobre a sua construção.

O lugar do Burgal em Mindelo, situa-se a poucos metros da praia de Mindelo e tem uma grande proximidade com a EN13. Confina também com a Reserva Ornitológica de Mindelo, criada pelo Decreto nº204/57 de 2 de Setembro. Só mais tarde viria a ser pensada como área protegida, com a “Proposta de Plano

89|GARCIA, Sara Sucena. O Desenvolvimento Urbano e o Processo de Planeamento em Vila do Conde. Tese de Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano orientada pela Prof. Arq. Manuel Fernandes de Sá. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto e Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Outubro 1998. p. 124.

90|Processo de Loteamento nº 495/77. Alvará 42/81. Requerente João Manuel Alves Vitorino. Mindelo - Vila do Conde.



Fig.40 | Proposta de loteamento para o empreendimento Oásis. 1977

Preliminar da Área de Paisagem Protegida de Mindelo - Vila do Conde”⁹¹ em 1987. Existiria, por parte da câmara e da DGSU, uma preocupação na manutenção desta zona de características naturais exclusivas na Área Metropolitana do Porto.

Pela importância da Reserva na protecção da avifauna residente e migratória e, por se situar numa “zona privilegiada para as práticas lúdicas”⁹² e num “espaço potencialmente acolhedor da função residencial”⁹³, era importante salvaguardar ambos os interesses.

O pedido de loteamento da Sociedade Lousífera propunha o loteamento de um terreno, continuando a urbanização existente iniciada já pela mesma sociedade. Desta pré-existência não existe, ou não se encontra, o processo relativo ao seu loteamento. Sabe-se, no entanto, que seria um loteamento que serviria como segunda residência para os directores e administradores da sociedade, e serviria também como modelo de experimentação de construção em ardósia.

No parecer da DGSU relativo ao loteamento de 1977, o Engenheiro Director Humberto Jorge Magalhães Moreira emite um parecer positivo para a sua construção, alegando que “os estudos de ordenamento paisagístico da zona prevêem reservas turísticas na faixa costeira”⁹⁴ e “considerando a urbanização que se pretende ampliar um dos melhores exemplos na região, onde a integração de espaço verdes e das construções - moradias - é bastante conseguido”⁹⁵.

Esta urbanização aparece então como exemplo das pequenas urbanizações de residências unifamiliares construídas no litoral da AMP.

Corresponde, na sua urbanização, às intenções de construção de loteamentos turísticos referidos anteriormente. Como é referido na memória descritiva do

91 | Proposta de Plano de Preliminar da Área de Paisagem Protegida de Mindelo - Vila do Conde. Serviço Nacional de Parque e Reservas e Conservação da Natureza. Comissão de Coordenação da Região Norte. Julho 1987.

92 | Proposta de Plano de Preliminar da Área de Paisagem Protegida de Mindelo - Vila do Conde. *op. cit.*

93 | Proposta de Plano de Preliminar da Área de Paisagem Protegida de Mindelo - Vila do Conde. *op. cit.*

94 | Processo de Loteamento n.º 495/77. Alvará 42/81. Requerente João Manuel Alves Vitorino. Mindelo - Vila do Conde.

95 | Processo de Loteamento n.º 495/77. Alvará 42/81. Requerente João Manuel Alves Vitorino. Mindelo - Vila do Conde.

loteamento, os acessos “com um só sentido e com traçado sinuoso pretendem dificultar as correrias nocturnas dos entusiastas da velocidade que tanto transtorno causam a quem necessita de descanso.”⁹⁶. É previsto, também, neste loteamento, a construção de um parque infantil numa área de terreno a ceder à câmara. É também referido na memória descritiva o fácil acesso à EN13.

Este tipo de urbanização não é, no entanto, o caso mais recorrente neste território. Na maioria dos casos, e devendo-se, em parte, à falta de um plano regulador, a urbanização do restante território é feita de uma forma desordenada ou então com um carácter arquitectónico pouco interessante. Construídas dentro de uma lógica mais padronizada e sem a mesma atenção à integração de espaços verdes, as moradias unifamiliares turísticas no resto da freguesia e do concelho, têm um impacto muito mais acentuado na fronteira com a Reserva Ornitológica, com as longas praias dunares e também com a arquitectura rural pré existente.

No Diagnóstico Social de Vila do Conde, que data de 2007, é referido ainda que “existem muitos residentes que apenas tinham em Vila do Conde o seu segundo domicílio e que actualmente fazem deste concelho a sua principal residência”⁹⁷. Não sabemos, com certeza, as razões que terão levado a este fenómeno. No entanto, pode-se conjecturar que, com a crise sentida nos últimos anos em Portugal e com a diminuição de qualidade de vida e poder financeiro de muitas famílias, poderá ter existido a necessidade de optar por uma só residência.

96| Processo de Loteamento nº 495/77. Alvará 42/81. Requerente João Manuel Alves Vitorino. Mindelo - Vila do Conde.

97| Quaternaire Portugal Consultoria Para o Desenvolvimento, S.A. Diagnóstico Social de Vila do Conde. Núcleo Executivo da Rede Social de Vila do Conde. Junho 2007.



VILA DO CONDE, CONCELHO RESIDENCIAL

Fig.41 | Fotografia do tabuleiro da Ponte de Leixões. 2016.

“O efeito de proximidade deu lugar à facilidade de relação; o tempo, a velocidade diminuíram o «atrito» territorial; a possibilidade de escolha aumentou a liberdade de movimentos, e variou os destinos e as origens, os ritmos, os circuitos e as mobilidades que suportam o quotidiano”⁹⁸

Com a construção de vias de acesso eficazes e com a democratização do automóvel, a liberdade de escolha de habitação e emprego alarga-se. A proximidade não é agora medida em distância, mas sim em facilidade de acesso, e, como tal, as possibilidades estendem-se num território maior.

A distância entre o local de trabalho ou de estudo e o local de residência provoca uma maior necessidade de acessos rápidos e de transportes públicos. Segundo o estudo *Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: área metropolitana de Lisboa e área metropolitana do Porto : 1991/2001* realizado pelo Instituto Nacional de Estatística, com base nos censos de 2001, dirigiam-se diariamente para outros concelhos da AMP, com matriz de origem em Vila do Conde, 11570 pessoas. Deste total, 2784 com destino no concelho do Porto, 1297 em direcção a Matosinhos, e 1875 para a Maia. A maioria destes movimentos pendulares seriam realizados por transporte individual, contrariando a tendência da maioria dos movimentos em 1991, que eram realizados maioritariamente por transporte público.

Tal como Vila do Conde, a maioria dos concelhos pertencentes à AMP possuem uma grande dependência entre si. O Porto, pela sua clara importância e dimensão, é o maior pólo empregador da AMP. No entanto, Maia e Matosinhos, detêm também uma grande atractividade em relação aos restantes concelhos a norte da AMP. A sua génese como concelhos industriais com uma grande procura por parte das empresas na AMP, contribui para que sejam dos concelhos mais empregadores e, por isso, sejam procurados, não só pela população residente, mas também pelas populações vizinhas.

98 | DOMINGUES, Álvaro. Cidade e Democracia: 30 anos de transformação Urbana em Portugal. Lisboa: Argumentum, 2006. p. 19.

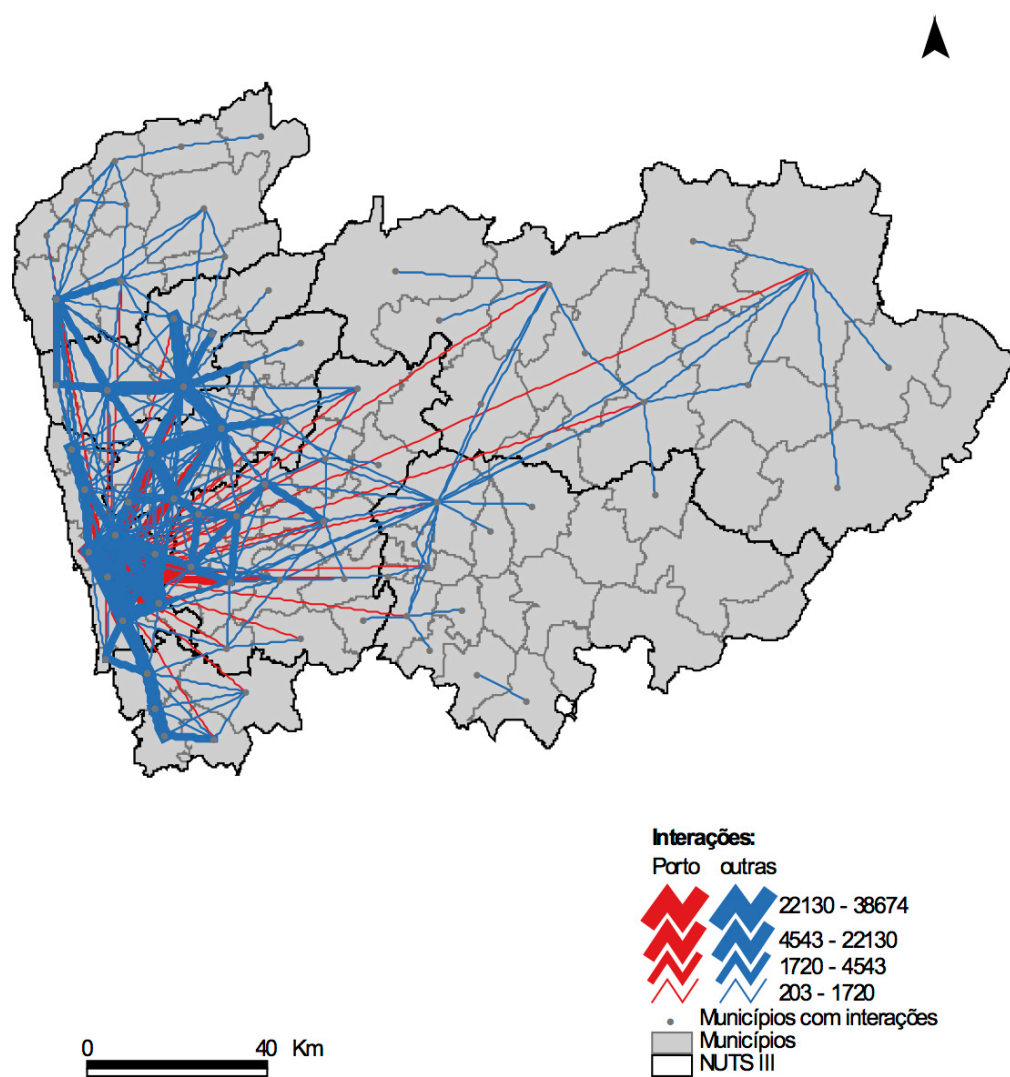


Fig.42| Movimentos Pendulares (interações regionais), 2011.

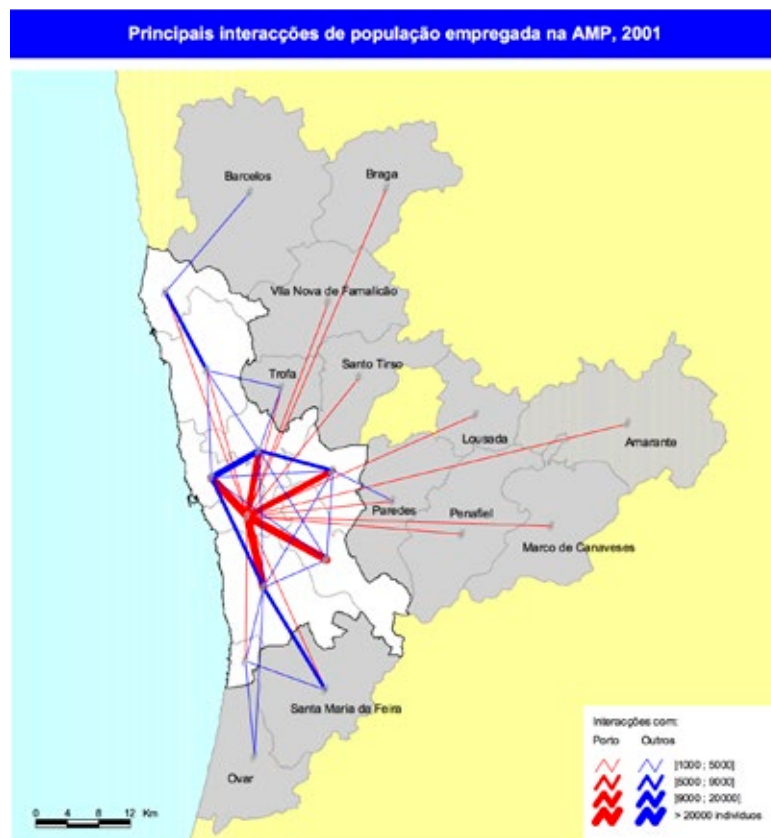


Fig.43 | Fonte: Instituto Nacional de Estatística, I.P. Movimentos pendulares na área metropolitana do Porto. 1991-2001 Deslocações entre o local de residência e o local de trabalho / estudo. 27 de Fevereiro de 2003.

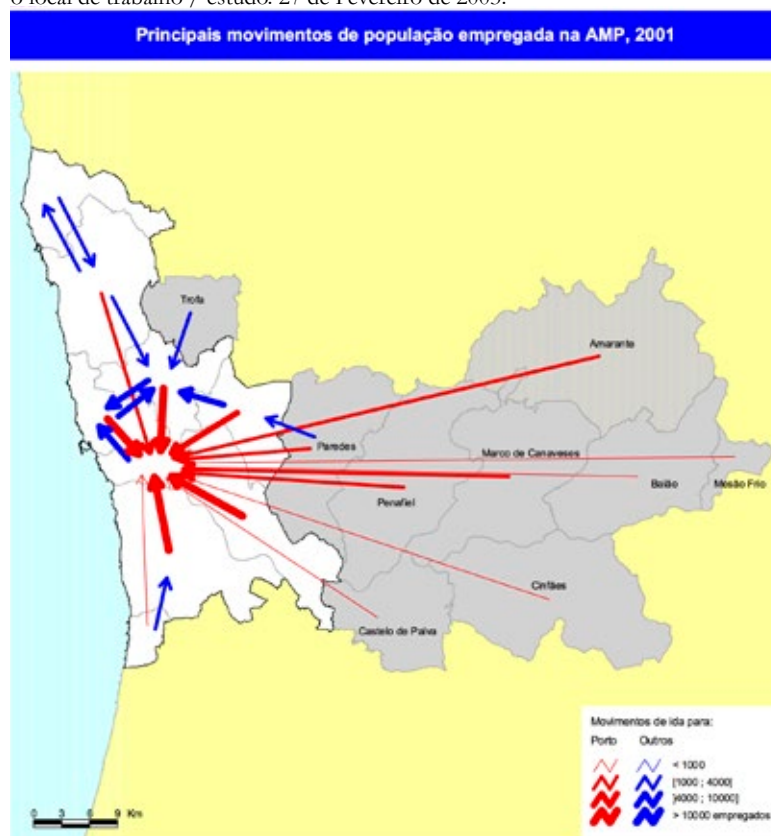


Fig.44 | Fonte: Instituto Nacional de Estatística, I.P. Movimentos pendulares na área metropolitana do Porto. 1991-2001 Deslocações entre o local de residência e o local de trabalho / estudo. 27 de Fevereiro de 2003.

O concelho de Vila do Conde e da Póvoa de Varzim revelavam, no entanto, uma grande autonomia em relação ao Porto e aos concelhos com maior procura. Pela sua proximidade e facilidade de acessos, estes dois concelhos revelavam uma relação de dependência recíproca com um número considerável de residentes trabalhadores a exercer actividade no outro.

Com base nos dados relativos a 2001 e, supondo que a tendência de utilização preferencial de escolha de veículo próprio continuaria até hoje, poder-se-ia concluir que a pesada carga de veículos próprios a circular diariamente no território da AMP seria hoje, ainda maior.

No entanto, pode-se também concluir que, com a construção do Metro do Porto esta tendência poderá ter abrandado e alguns destes movimentos pendulares em automóvel terão diminuído entre alguns concelhos da AMP. Pela sua estratégia de ligação à maioria dos concelhos da AMP, e por uma resposta eficaz à inexistência de transportes públicos que relacionem quase toda a área metropolitana, a tendência de utilização de transportes públicos, mais particularmente o metro, poderá ter crescido novamente. Segundo a informação facultada pelo Metro do Porto, cerca de 12 mil automóveis terão deixado de circular por causa da construção do metro, o que representa 55 mil toneladas por ano de CO₂ que deixaram de ser emitidas, graças à utilização do metro. Segundo o Metro do Porto, algumas das suas estratégias são:

- “
- Constituir-se, posicionar-se e desenvolver-se como um ator e um fator inequívocos de dinamização económica e social da AMP.
- Privilegiar a dimensão metropolitana em oposição à dimensão porventura excessivamente municipal, tendo em particular atenção as concentrações de habitação, emprego e serviços.
- Almejar a progressiva captação de deslocações ao transporte individual, através de uma política muito ambiciosa e concertada.
- Promover a eficiência energética global do sistema de transportes da Área Metropolitana e visar metas ambiciosas de redução das emissões poluentes.
- Promover a eficiência energética global do sistema de transportes da Área Metropolitana e visar metas ambiciosas de redução das emissões poluentes.”⁹⁹

99 | Metro do Porto. Acedido a 16.11.2016 em www.metrodoporto.pt.

Pode-se também ponderar uma possível alteração na tendência de maior dependência recíproca dos concelhos de Vila do Conde e de Póvoa de Varzim. Com a construção da Linha B do Metro do Porto, a questão da maior distância destes concelhos em relação aos principais pólos empregadores e estudantis tenderá a não deter a mesma relevância na escolha do local de emprego ou de estudo, como tinha até então.

TIPO DE MOVIMENTOS

É possível dentro da AMP e, em particular no eixo entre Vila do Conde e o Porto, testemunhar dois tipos de movimentos domésticos muito diferentes.

Por um lado, verificam-se os movimentos sazonais que produzem alterações significativas na utilização das vias em relação às diferentes alturas da semana - mais ao fim-de-semana - e às diferentes alturas do ano - mais no Verão. Por outro, observam-se os movimentos pendulares realizados diariamente pela população activa e empregada e pelos estudantes. Estes movimentos trazem também alterações à utilização das vias em diferentes alturas da semana - mais nos dias úteis, e nas diferentes alturas do ano enquanto que em Agosto, na época das festas (Natal e Páscoa) nota-se, evidentemente, uma diminuição significativa dos movimentos pendulares.

Como se pode constatar através das figuras 45 e 46, as principais concentrações de tráfego variam conforme a altura do ano. Reconhece-se que as vias que fazem o acesso às zonas balneares, normalmente desimpedidas fora da época de praia, são intensamente utilizadas nestas alturas. A mudança radical de utilização destas vias cria, por vezes, ou zonas de muito difícil acesso e com uma capacidade baixa de descongestionamento de trânsito, ou acessos eficazes com grandes áreas de estacionamento com muita procura durante 3 meses do ano, e que no resto do ano estão vazios e não representam nenhuma mais valia para a cidade e para os seus habitantes.

Por fim, contam-se as vias e os acessos que são importantes em ambos os casos. Detêm um importante papel na eficaz resposta aos movimentos pendulares, e são também importantes na resposta à procura sazonal mais sentida no litoral.

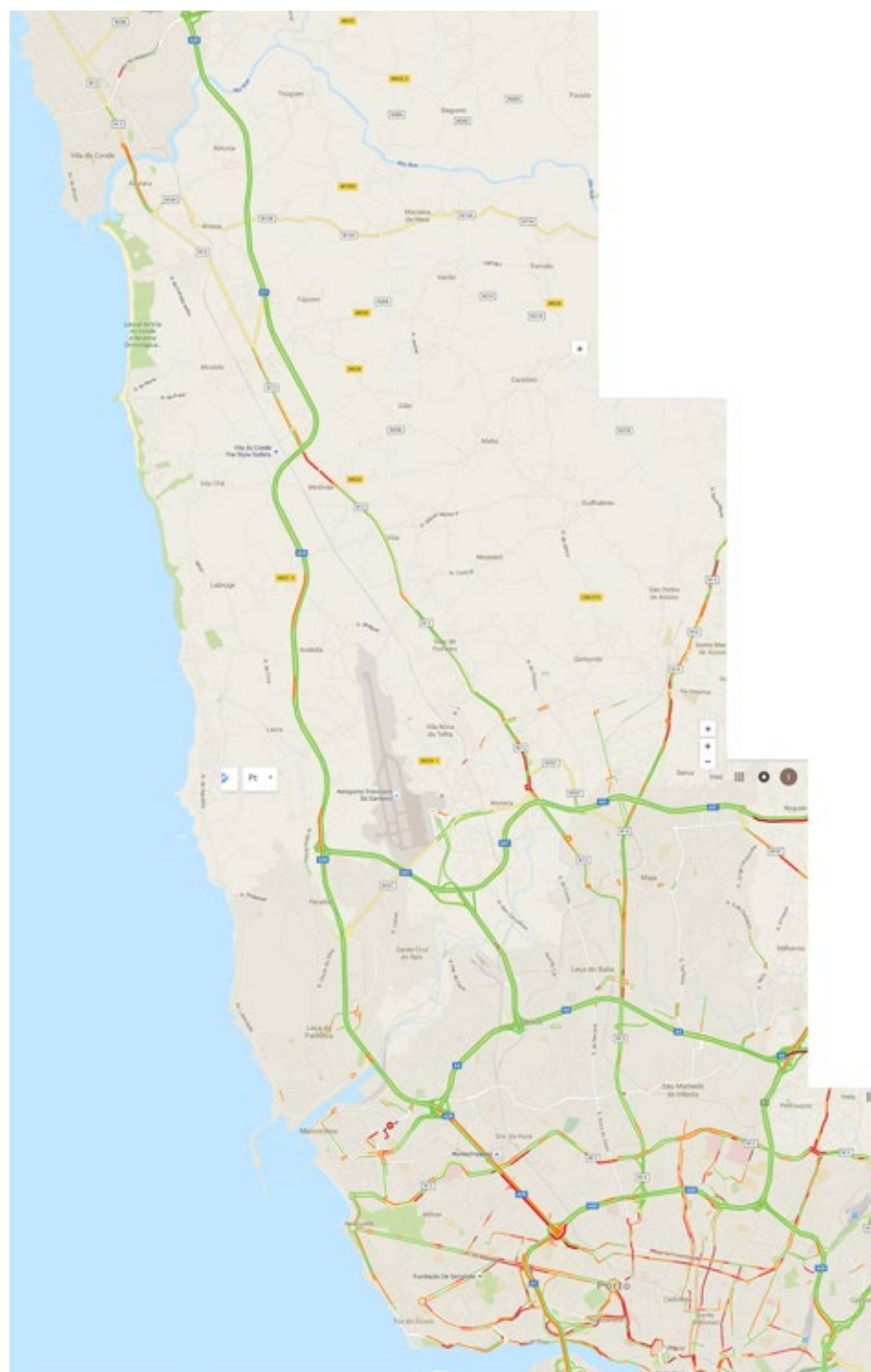


Fig.45 | Tráfego - 17 de Maio de 2016 às 18h. Fonte: Google Maps.

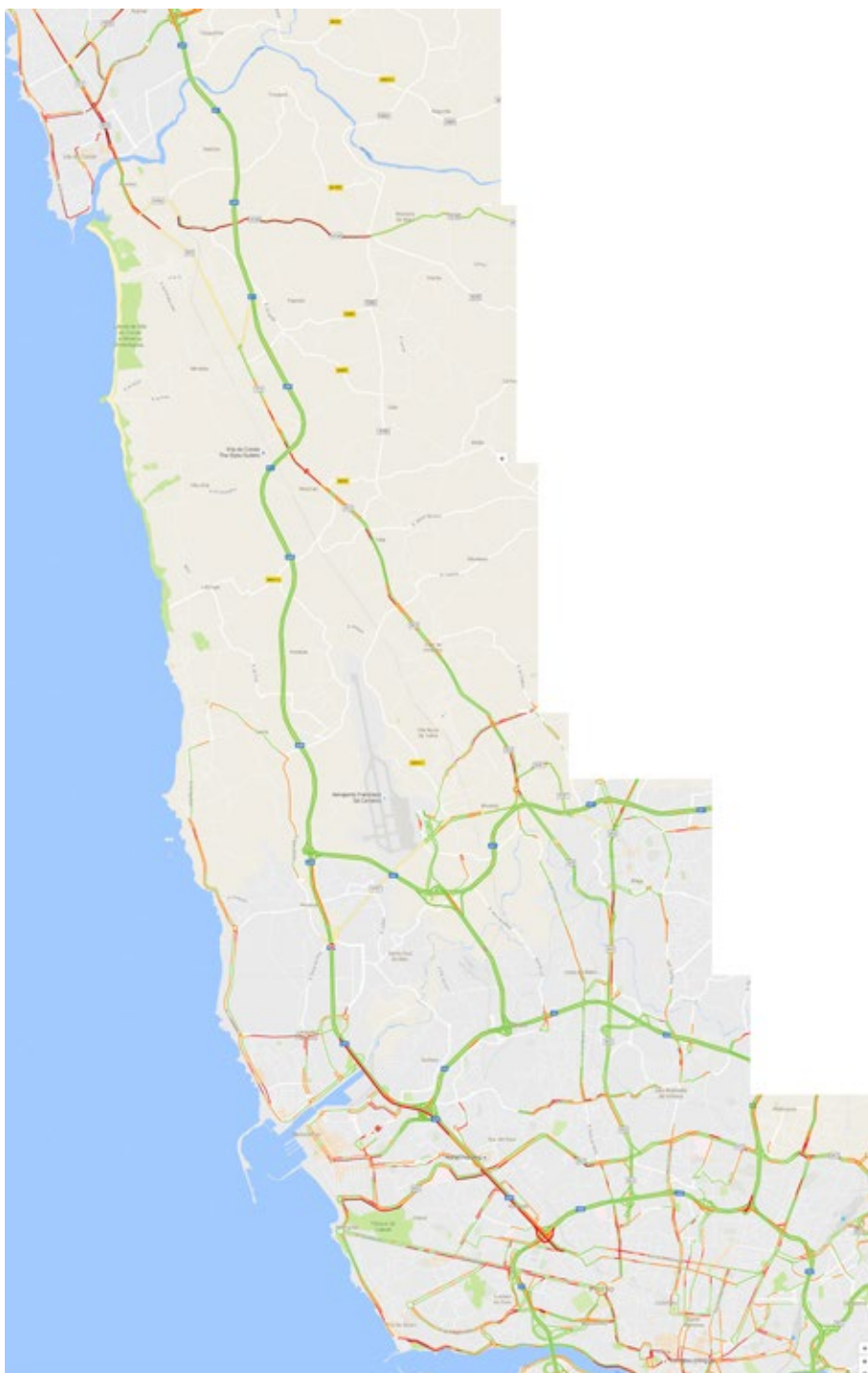


Fig.46| Tráfego - 23 de Agosto de 2016 às 18h. Fonte: Google Maps



03.2| AS VIAS NUM CONCELHO INDUSTRIAL|AGRÍCOLA



A actividade com uma presença muito significativa no concelho de Vila do Conde é, ainda hoje, a actividade agrícola. Em conjunto com a Póvoa de Varzim, estes dois concelhos são, dentro dos concelhos da AMP, os que ainda detêm uma considerável fatia dos seus trabalhadores e empresas direccionados para a agricultura e criação de gado. Como visto anteriormente, a maioria das casas e empresas agrícolas dedica-se à produção leiteira, sem existir uma significativa criação de produtos alimentares.

Com o desenvolvimento dos sectores secundário e terciário da economia e com o contínuo abandono das práticas agrícolas pelas novas gerações, a economia agrícola não tem já a mesma importância que detinha antes. Sendo, mesmo assim, um sector de actividade muito importante no concelho, a coexistência desta actividade com outras, mais recentes, provoca transformações no território.

As alterações da tipologia de tráfego, de doméstica e agrícola para industrial, levanta no território uma diferente panóplia de situações que já conseguem responder eficientemente ao tipo de procura.

As modificações na EN13 na zona Industrial da Varziela vão de encontro a uma tentativa de responder a este novo tipo de procura. Influenciadas pelo aparecimento da A28, que retira a importância da EN13 como estrada e a converte num arruamento de serventia às indústrias, levantam, mais tarde, o mesmo problema na circulação com a introdução de portagens para o utilizador na A28 resultando novamente num aumento de circulação na EN13.

Ao mesmo tempo, verifica-se que a agricultura, actividade que sofre usualmente um declínio com o aparecimento das grandes indústrias, se adapta neste território, conseguindo dar resposta aos grandes mercados tirando o máximo partido dos acessos que dispõe.

A ZONA INDUSTRIAL DA VARZIELA

O crescimento da Zona Industrial da Varziela, a Nascente da EN13, e “a ocupação da margem Poente pela Siemens, num lote de grande desenvolvimento e com uma frente superior a 500 metros”¹⁰⁰ trouxe a este troço da nacional um novo tipo de uso e uma carga de tráfego de pesados muito superior à que se verificava no resto da via.

Com as alterações de uso na EN13 surgiu a necessidade de fazer algumas alterações em partes desta estrada, em particular na zona da Varziela.

Com esta zona industrial a desenvolver-se e “com a abertura, no final da década de 80, do troço do IC1-Variante [agora A28] às cidades de Vila do Conde e Póvoa, verificou-se uma quebra dos níveis de tráfego no troço da N13 que passou a servir de distribuidor principal de acesso à cidade(...)”¹⁰¹.

Numa lógica mais alargada, perseguida pela Câmara Municipal de Vila do Conde, de valorização de todo este percurso, que tomava agora novos contornos, foi lançado em 1997 um concurso público para a transformação deste segmento da via. Adjudicado o projecto ao gabinete do arquitecto Manuel Fernandes de Sá, pretendia-se “dignificar e caracterizar urbanisticamente as entradas da cidade e garantir um ambiente mais urbano a todo este sector de cidade.”¹⁰², sendo que o sector Sul foi privilegiado devido “à construção de uma nova unidade fabril de grandes dimensões (Siemens) que veio criar outras exigências funcionais cuja superação se tornou urgente”¹⁰³.

Verificou-se, por isso, uma política muito clara por parte dos órgãos de poder municipal que visavam transformar esta via num arruamento urbano. Neste caso, o município compreendeu as dificuldades que muitas vezes são visíveis neste tipo de ligações, reconhecendo que determinadas áreas adquirem usos diferentes daqueles que foram pensados à partida e, dessa forma, condicionam o sistema de circulação que as serve.

100|SÁ, Manuel Fernandes de. Memória Descritiva de Projecto de remodelação de um troço na EN13 entre Mindelo e Árvore em Vila do Conde. Porto, 1997.

101|SÁ, Manuel Fernandes de. *op. cit.*

102|SÁ, Manuel Fernandes de. *op. cit.*

103|SÁ, Manuel Fernandes de. *op. cit.*



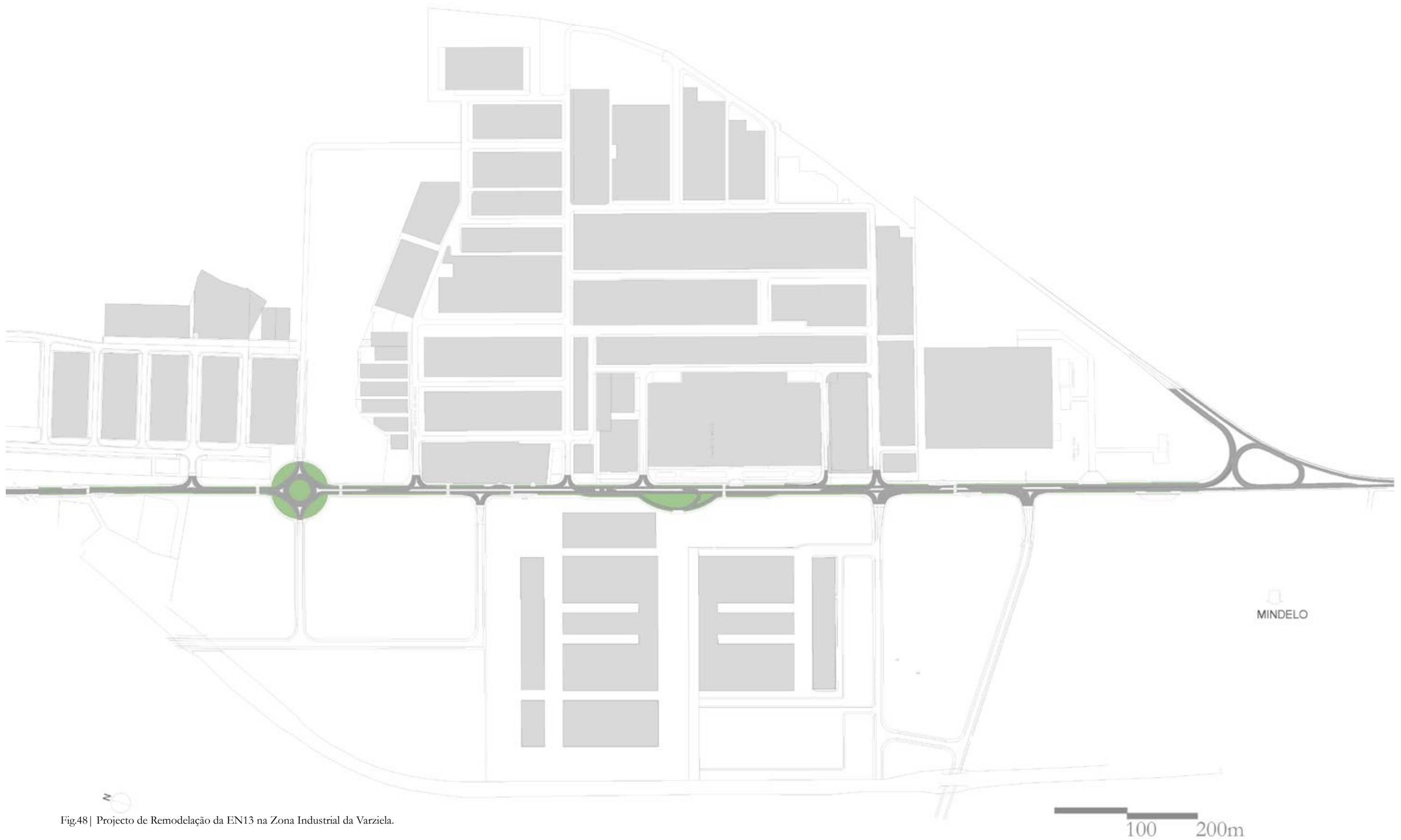


Fig.48 | Projecto de Remodelação da EN13 na Zona Industrial da Varziela.

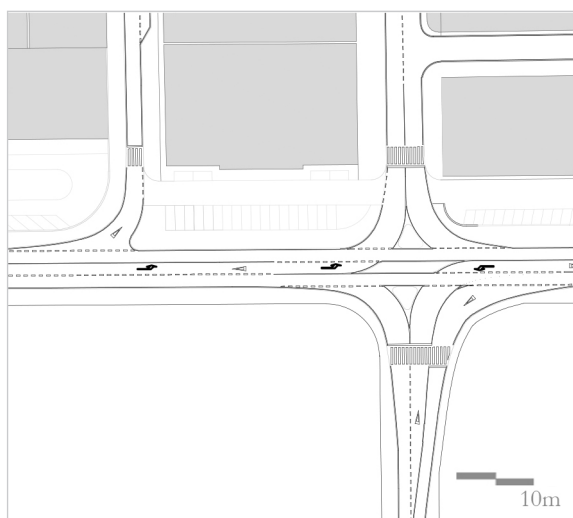


Fig.49 | Pormenor do Projecto de Remodelação da EN13 na Zona Industrial da Varziela.

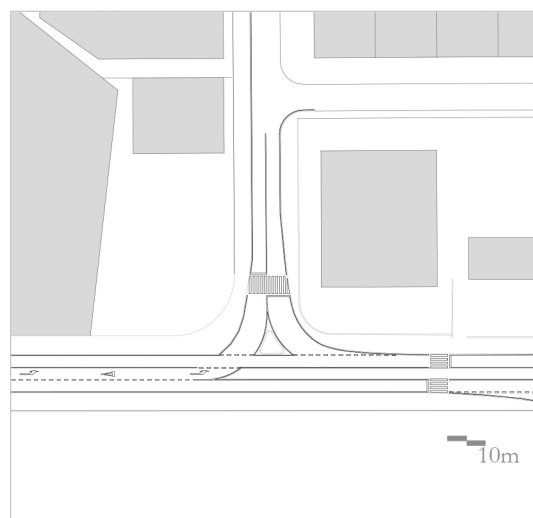


Fig.50 | Pormenor do Projecto de Remodelação da EN13 na Zona Industrial da Varziela.

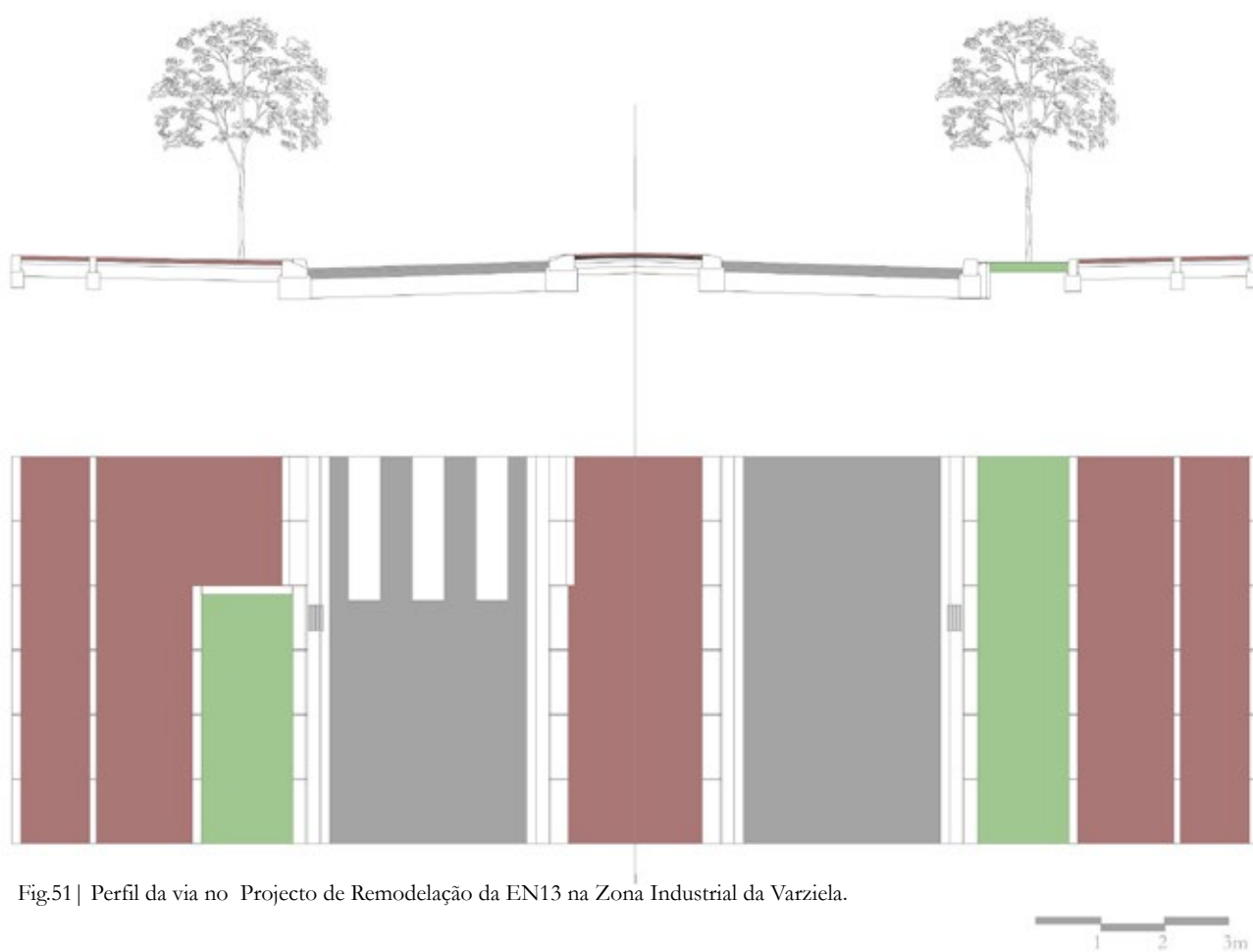


Fig.51 | Perfil da via no Projecto de Remodelação da EN13 na Zona Industrial da Varziela.



Fig.52 | Perfil de via na Zona Industrial da Varziela.



Fig.53 | Passagem de peões na Zona Industrial da Varziela.



Fig.54 | Terceira faixa central na Zona Industrial da Varziela.

Efectivamente, uma estrada nacional não é pensada como um dispositivo de distribuição, mas sim como um corredor de trânsito fluído de ligação entre localidades. Compreendendo que essa função de circulação rápida seria, na altura, competência da A28 e, tirando o maior partido desse facto, o projecto a implementar prevê que “todo o percurso da EN13 entre o Mindelo e a cidade de Vila do Conde ficará assim vocacionado para o tráfego local, como eixo de estruturação e acesso a importantes pólos geradores de tráfego – zona industrial, áreas urbanas e orla costeira entre Mindelo e Azurara, núcleo urbano de Azurara e cidade de Vila do Conde”¹⁰⁴.

Altera-se, portanto, todo o perfil da via, agora “constituído por 2 faixas de rodagem e por uma terceira faixa central polivalente que permita viragens à esquerda e que apoie as interrupções desta via com os arruamentos transversais.”¹⁰⁵. Incentivado pelo “aumento do movimento de peões motivado pela crescente urbanização” prevê-se, ainda, “uma zona destinada a peões e velocípedes revestida com um pavimento colorido e protegida das faixas de rodagem por uma zona ajardinada pontuada por árvores de grandes dimensões”¹⁰⁶. Constrói-se, também, uma nova rotunda a norte deste percurso que permite “a inversão de marcha e a construção de novos acessos à zona industrial existente, a Nascente, e ao futuro prolongamento a Poente”¹⁰⁷.

Esta terceira faixa central descontínua “procurou equilibrar as entradas e saídas quer a Nascente como a Poente, relativamente a movimentos para e de Norte ou Sul”¹⁰⁸ controlando o excessivo tráfego de pesados gerado por esta zona industrial permitindo fazer “a viragem à esquerda para a saída da N13 para as laterais; e receber o tráfego das laterais que também pretende virar à esquerda ao entrar na N13 e que utiliza a via central como corredor de convergência.”¹⁰⁹

O perfil desta via tem, assim, um canal disponível de 19,5 metros sendo que cada via de circulação, incluindo a via central de distribuição, tem 3,5 metros de largura com 2 passeios de 4,5 metros com arborização. O estreitamento da via possibilita, também, a redução da velocidade dos veículos aumentando a segurança automóvel

104| SÁ, Manuel Fernandes de. *op. cit.*

105| SÁ, Manuel Fernandes de. *op. cit.*

106| SÁ, Manuel Fernandes de. *op. cit.*

107| SÁ, Manuel Fernandes de. *op. cit.*

108| SÁ, Manuel Fernandes de. *op. cit.*

109| SÁ, Manuel Fernandes de. *op. cit.*

e pedonal. No lado direito da faixa de rodagem existe arborização consistente que resguarda o percurso pedonal do percurso automóvel e no lado esquerdo vai aparecendo descontinuamente um separador central com uma diferença de cota em relação à faixa de rodagem bastante abrupta.

Esta diferença em relação à guia dos separadores centrais levantou algumas questões durante o projecto, sendo que na eventualidade de existirem acidentes automóveis seria impossível para os restantes condutores contornarem os acidentados e continuar o seu percurso. A resolução encontrada foi desenhar as guias dos separadores chanfradas, ou seja, cortadas a 45 graus, de forma a que, a uma velocidade muito baixa, se conseguisse subir o passeio e contornar o obstáculo.

A diminuição da largura das vias e a constante entrada de veículos, maioritariamente de pesados, causou também uma diminuição da velocidade média a que circulam os automóveis, exacerbando a noção de via urbana neste troço, em que todos os critérios de dimensionamento utilizados “têm por base uma velocidade nominal de projecto para a rede distribuidora (incluindo a N13) de 50km/h”¹¹⁰.

É de sublinhar a importância económica e social desta Zona Industrial da Varziela que ocupa, actualmente, “uma área de 75 ha, com cerca de 300 unidades industriais e de armazenagem”¹¹¹ e que constitui a principal área industrial de todo o concelho.

Devido à posição privilegiada desta zona industrial, a poucos quilómetros do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, do Porto de Leixões, de cidades como o Porto, Braga e Guimarães e, também, de Espanha, aquando da diáspora chinesa para Portugal, em 2001, estabelecem-se aqui as primeiras famílias chinesas. Estando nessa altura a Zona Industrial da Varziela numa situação de quase abandono por falta de interesse comercial, esta comunidade encontra aqui uma oportunidade de arrendar grandes armazéns a custos muito baixos.

A comunidade chinesa habitualmente não se dispersa no território para onde emigra, tem tendência a se agregar criando um regime de inter-ajuda que favorece o acolhimento de mais emigrantes chineses. Depois do primeiro cidadão chinês alugar o primeiro armazém na Zona Industrial da Varziela muitos se seguiram

110|SÁ, Manuel Fernandes de. *op. cit.*

111|Diagnóstico Social de Vila do Conde. Núcleo Executivo da Rede Social de Vila do Conde. Assessoria Técnica: Quaternaire Portugal Consultoria Para o Desenvolvimento, S.A. Junho 2007.

estabelecendo aqui os seus negócios. Hoje em dia, pode-se contar com cerca de 197 estabelecimentos explorados por cidadãos chineses que se dedicam, predominantemente, à revenda de vestuário, calçado e bijutarias.

Com esta concentração pela parte da mesma comunidade numa área relativamente afastada do resto da malha residencial criaram-se aqui circunstâncias bastante invulgares. Como a maioria dos comerciantes pertence à mesma comunidade e à mesma cultura também as ruas que eles ocupam são uma representação das suas origens e dos seus hábitos. Os letreiros com símbolos garrafaís chineses a publicitarem os seus estabelecimentos, a desorganização de estacionamento de automóveis e camiões de transporte de mercadorias e a degradação do espaço público expressa claramente um diferente sentido de comunidade e de espaço comum.

Talvez pela falta de representação desta comunidade junto dos órgãos políticos do concelho e por uma certa desresponsabilização destes órgãos em relação à condições de vida e de trabalho destes emigrantes, esta zona vê-se, cada vez mais, num estado de degradação e de auto-gestão que nada de benéfico traz para estes emigrantes nem para a comunidade onde estão inseridos.

Fig.55 | Ocupação chinesa na Zona Industrial da Varziela.

Fig.56 | Ocupação chinesa na Zona Industrial da Varziela.

Fig.57 | Ocupação chinesa na Zona Industrial da Varziela.

Fig.58 | Ocupação chinesa na Zona Industrial da Varziela.









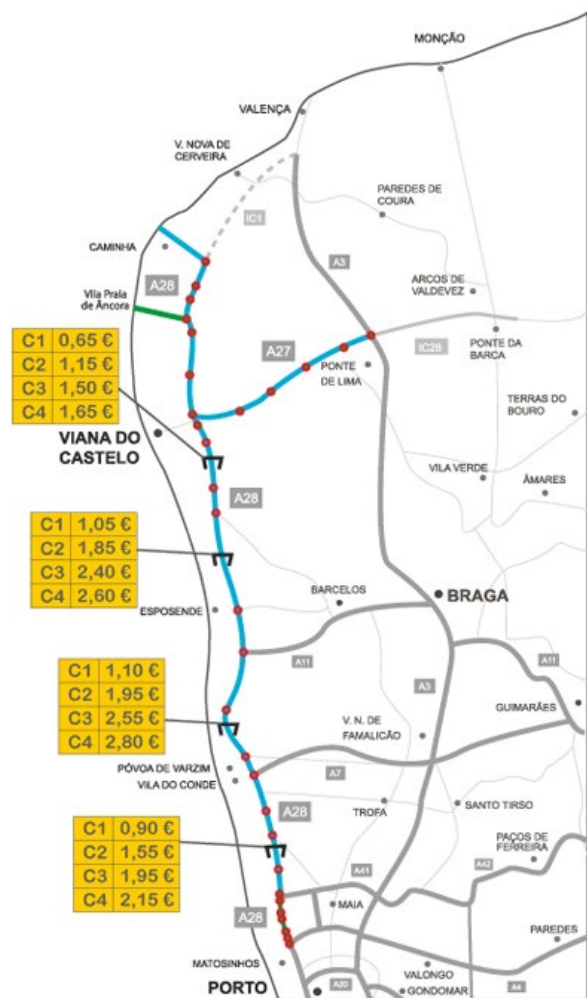


Fig.59 | Pórticos de portagem electrónicos na A28

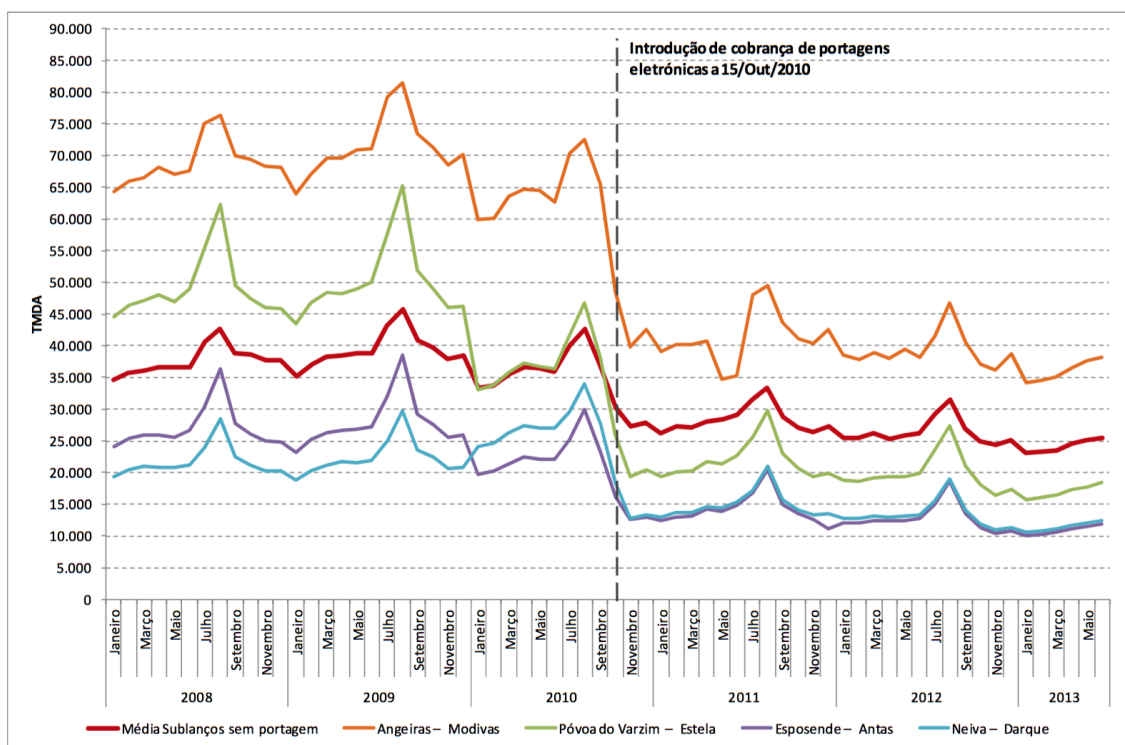


Fig.60 | Evolução do volume de tráfego nos sublânços da A28 entre 2008 e 2013.

INTRODUÇÃO DE PORTAGENS NA A28

Como já referido, a A28 foi uma das auto-estradas construídas dentro do modelo das SCUTS. Com o fim da isenção de custos e a introdução de portagens electrónicas em alguns pontos da auto-estrada ficou comprometido o percurso de muitos automobilistas.

Desde a sua abertura, no final da década de 1990, a A28 constitui uma ligação essencial entre o Alto Minho e a cidade do Porto. A A28 relaciona também vários pólos industriais e comerciais muito importantes para o desenvolvimento da região que utilizam esta via como principal elo de comunicação entre si. A ligação destes pólos à cidade do Porto e a infraestruturas preponderantes para as indústrias, como o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o Porto de Leixões, é também feita maioritariamente por esta infraestrutura.

Foram, por isso, muitos aqueles que, aquando da implementação de portagens na A28, protestaram contra esta medida. Na sua maioria empresários e autarcas que viram os seus negócios e o desenvolvimento da região comprometidos com os custos acrescido na utilização desta via estruturante.

Na extensão completa da A28 existem 4 pórticos de portagem electrónica, nos troços Neiva-Darque, Esposende-Antas, Póvoa de Varzim-Estela e Angeiras-Modivas, sendo este último dentro do segmento sobre o qual este estudo se debruça, entre Vila do Conde e o Porto, ao quilómetro 15 da A28 entre o nó de Lavra e o nó de Mindelo. O preço total deste percurso entre o Porto e Caminha da categoria C1, a mais baixa, é 3,70€ e 9,2€ para a categoria mais cara, a C4, sendo o custo de uma viagem de ida e volta 7,4€ e 18,4€, respectivamente para cada categoria.

Em 2016 foi votado em parlamento a diminuição em 15% do valor das portagens de algumas ex-Scut's, como a A22, A23, A24, A25 e A4, a fim de “mitigar os efeitos das portagens na actividade económica e exportações e, concretamente, nos custos do transporte de mercadorias”¹¹². A A28 não foi abrangida nesta medida, facto que gerou uma grande onda de protestos pelos seus utilizadores. O presidente da AEVC (Associação Empresarial de Viana do Castelo), representante

112| Portaria 196/2016 de 20 de Julho de 2016. Diário da República n.º 138/2016, Série I de 2016-07-20. Ministério das Finanças e Ministério do Planeamento e das Infraestruturas. Lisboa.

de cerca de 1300 empresários de Viana do Castelo, Caminha, Vila Nova de Cerveira, Valença e Paredes de Coura, numa carta enviada ao primeiro-ministro António Costa, sustenta que, apesar do mérito desta decisão, também a A28 deveria ser abrangida nesta descida de custos ao utilizador. Alega o enquadramento desta auto-estrada nos motivos referidos para a alteração dos custos e que a “falta de alternativa de mobilidade e segurança da Estrada Nacional EN13 e a inexistência de um sistema ferroviário capaz”¹¹³ é também um factor a ter em conta. A AEVC reclama ainda, em particular, “a eliminação do pórtico de Neiva da A28 que se encontra precisamente à entrada de uma zona industrial do concelho.”¹¹⁴ “Este pórtico constitui uma incongruência altamente discriminatória e penalizadora para aqueles que numa relação de proximidade querem trabalhar, produzir e viajar. Tal pórtico constitui um entrave aos movimentos pendulares, intra e inter concelhios, sem que nada justifique a sua implantação no local”¹¹⁵

Facilmente consideraríamos que tais preocupações poderiam ser exclusivas de um grupo de empresários que persegue o seu interesse privado sem que este seja significativo no desenvolvimento da região ou do país. No entanto, “Em 2011, as exportações do conjunto das quatro regiões [Minho-Lima, Cávado, Ave e Grande Porto] representaram 27% do total de exportações do país.”¹¹⁶, sendo, por isso, inequívoca a sua importância na economia regional e nacional.

“Em 2011 a população residente no conjunto das 3 regiões Minho-Lima, Cávado e Ave representava 32% do total da população residente na Região Norte (NUTS II) e 11% de Portugal (60% e 25%, respectivamente, se for considerada a região do Grande Porto).”¹¹⁷, verificando-se a importância da A28 para uma parte significativa da população residente na Região Norte. Entre esta população existem ainda aqueles que também no seu trabalho foram influenciados por esta medida.

113| “Empresários de Viana pedem redução das portagens também na A28”. Semanário Expresso. 24 de Maio de 2016. <http://expresso.sapo.pt/sociedade/2016-05-24-Empresarios-de-Viana-pedem-reducao-das-portagens-tambem-na-A28>

114| Ibid.

115| Ibid.

116| FERREIRA, Sara Maria Morais. “Parcerias Público-Privadas Rodoviárias-A estimação da elasticidade preço da procura da A28”. Dissertação de Mestrado em Economia e Gestão das Cidades. Orientada por: Prof. Dr. José da Silva Costa. Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, Setembro 2013. p. 31.

117| Ibid.

Com a construção da A28 sem custos para o utilizador (e com a garantia que tal realidade se perpetuaria) as possibilidades na procura de emprego aumentaram para quem habita nesta área. Vários foram aqueles que, ultrapassando a inércia do território e tirando partido da rapidez e comodidade que trouxe a A28, conseguiram encontrar possibilidades de actividade profissional noutras cidades ou concelhos da Região Norte, realizando viagens pendulares entre o seu local de trabalho e a sua habitação. Estes utilizadores viram o seu encargo mensal bastante alterado com a introdução de portagens, ou acabaram por preterir esta via em relação à EN13, provocando, assim, uma diminuição substancial na sua qualidade de vida.

Pelos dados fornecidos pela Infra-Estruturas Rodoviárias IP, nos *Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas* (fig.47) verificamos, assim, uma quebra drástica no volume de tráfego a partir de Setembro de 2010 na A28. Esta decisão teve efeitos negativos para a população e gerou diversos movimentos de contestação.

“O aumento da utilização das vias nacionais como alternativa à ex-SCUT, na ótica dos movimentos de contestação, terá consequências nefastas tais como o aumento de emissões de CO₂, a perda de mobilidade e aumento da sinistralidade na EN13.”¹¹⁸

Não existindo, ou não se sabendo da existência, de um estudo que possibilite relacionar o decréscimo de volume de tráfego na A28 com o aumento de tráfego na EN13, resta, apenas, confiar na experiência pessoal e nos depoimentos daqueles que atravessam diariamente estes canais e que, por diversas vezes, utilizam a comunicação social para reclamar o efeito perverso da introdução das portagens.

Com esta alteração no custo para os utilizadores da A28 constatou-se, então, um aumento drástico de tráfego na EN13. Tendo sido a A28 construída exactamente para aliviar a elevada carga de trânsito que se fazia sentir no percurso a norte do Porto na EN13, viu-se o retorno de muitos automobilistas para este percurso. Além dos automobilistas, também muito do tráfego de pesados pretere a A28 e circula agora pela EN13. Além dos nefastos efeitos vistos anteriormente com

118| FERREIRA, Sara Maria Moraes. “Parcerias Público-Privadas Rodoviárias-A estimação da elasticidade preço da procura da A28”. Dissertação de Mestrado em Economia e Gestão das Cidade. Orientada por: Prof. Dr. José da Silva Costa. Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, Setembro 2013. p. 33.

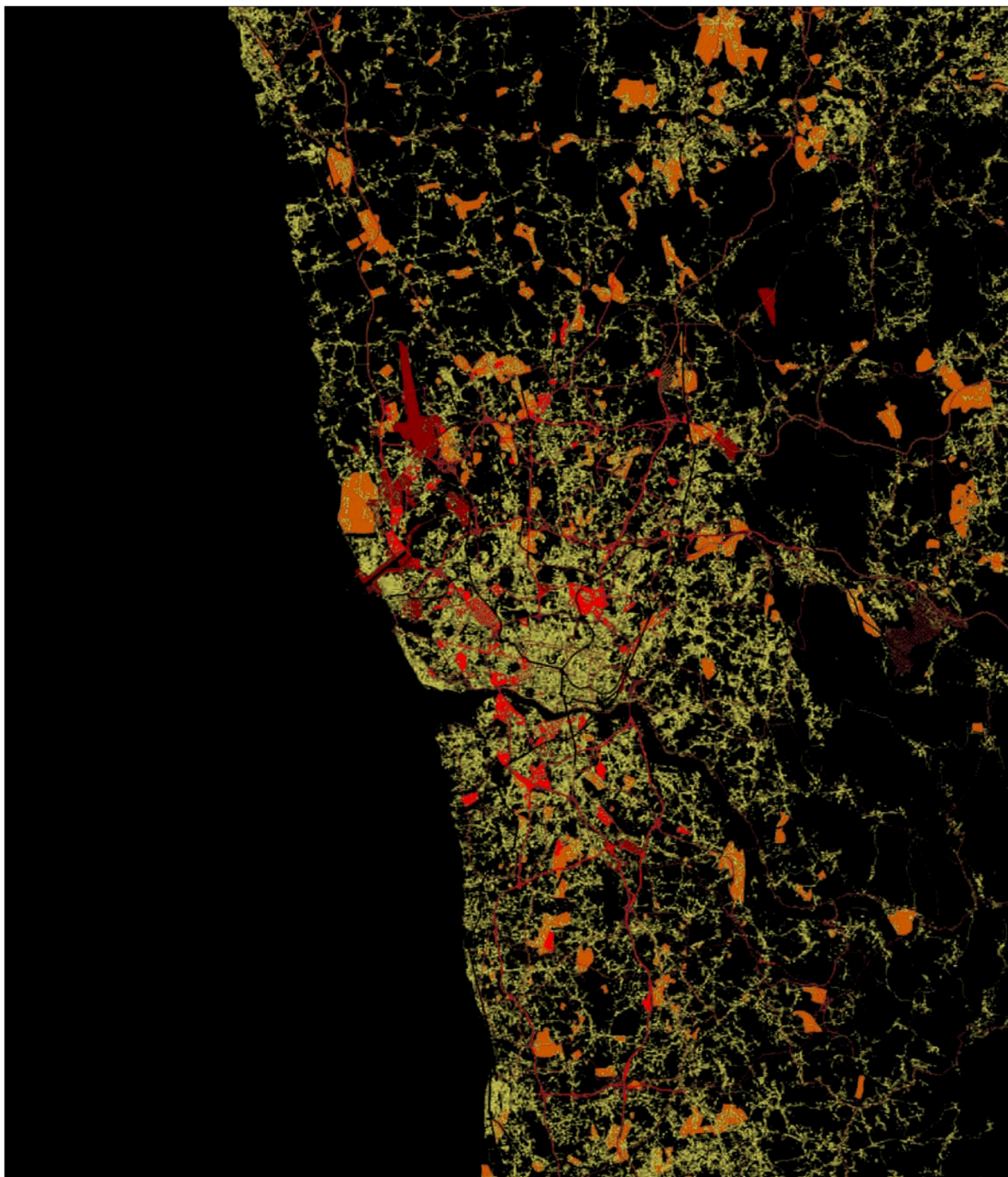


Fig.61 | Padrões estruturantes da urbanização (manchas, nós e eixos urbanos).

■ ÁREA INDUSTRIAL ▨ ÁREA INDUSTRIAL PREVISTA ■ ÁREA LOGÍSTICA ▨ ÁREA LOGÍSTICA PREVISTA ■ ÁREA SERVIÇOS ■ LOGÍSTICA / SERVIÇOS

esta alteração de percurso, conseguimos também, 6 anos depois, aferir outros.

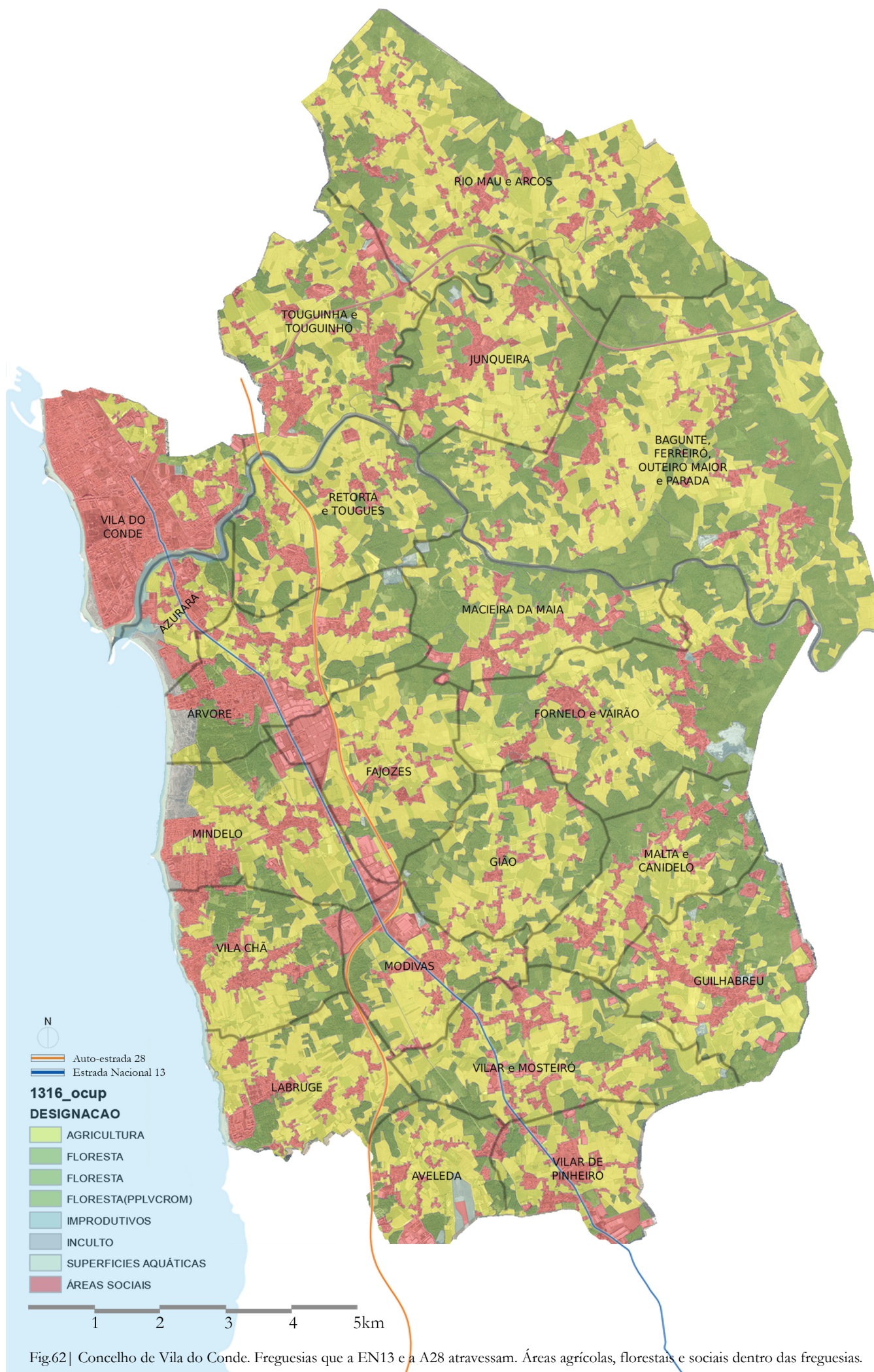
Desde a construção da A28, nos finais da década de 1990, que a maioria das intervenções efectuadas na EN13 foram de encontro a um estratégia de transformação desta via numa via urbana, visto ser essa a tendência e não existindo, na altura, circulação suficiente que justificasse a manutenção das condições próprias de uma via rápida. Um desses exemplos, analisado anteriormente, é a Zona Industrial da Varziela. A estratégia era clara no sentido de transformar aquele troço num arruamento urbano. Com o retorno de tráfego para a EN13, em 2010, esta via revela-se claramente desadequada para o volume de tráfego que suporta registando um aumento de congestionamento e de sinistralidade. Também a necessidade de manutenção da estrada começa a ser mais recorrente devendo-se, principalmente, ao tráfego de pesados que provoca um desgaste muito notório nestas vias urbanizadas.

De forma a evitar a portagem existente em Angeiras, muitos automobilistas utilizam a A28 para saírem mais rápida e eficientemente da cidade do Porto, saindo da auto-estrada no nó de Lavra, que se situa antes do pórtico electrónico, fazendo um desvio para a rede de estradas municipais ou para a EN13. Serão maioritariamente habitantes ou trabalhadores nas freguesias mais próximas dos nós a seguir a este, mas que compreendem que o custo de fazer o resto do seu percurso por estradas menos directas e cujo limite de velocidade é bastante inferior ao da A28 será menor do que o custo da portagem.

Tal como a A28 também outras ex-SCUT's não foram abrangidas pela medida de descida de custos para os utilizadores. A auto-estrada 29, que fazia também parte do antigo IC1, é uma dessas vias. Na freguesia de Gulpilhares, em Vila Nova de Gaia, o impacto da introdução dos pórticos foi sentido pela população que realiza viagens pendulares para esta freguesia. O pórtico foi introduzido antes do nó da saída para Gulpilhares obrigando os automobilistas a circular em ruas que não reúnem as condições necessárias para aguentar tal carga de trânsito. A contestação já se tinha feito ouvir em 2010, altura da decisão de portajar esta via, que tinha sido construída em cima do traçado da antiga EN109, não deixando alternativa para aqueles que não pretendessem pagar os custos da portagem.

A Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia decide, em 2016, depois de vários apelos feitos ao poder central, inclusive para que o pórtico se deslocasse mais para Sul depois do nó de saída da auto-estrada, construir uma via alternativa. Esta via permitirá contornar os pórticos em Gulpilhares ligando o traçado na antiga EN109 a uma rua municipal que permitirá um acesso mais eficiente às freguesias mais próximas.

Tal deliberação é bastante elucidativa da falta de uma estratégia conjunta entre o poder central e o poder municipal na construção de dinâmicas sustentáveis na aplicação destas medidas.



CONCELHO AGRÍCOLA

*(...) vão-se facilitar as operações commerciaes, e diminuir as despesas de transporte, as quaes tem a mesma influencia directa sobre os preços que uma redução no custo da produção (...) vai medrar a civilização com o commercio reciproco das povoações, vão desenvolver-se os principios da sociabilidade, tolerancia, e liberdade pela comunicação dos individuos (...) vai amenisar-se a face rude e escabrosa deste paiz (...)*¹¹⁹

Ocupando posições muito diferentes no território, as freguesias de Vila do Conde são, por isso, muito díspares entre si. Vila do Conde, apesar de todas as alterações sociais e económicas, é, ainda hoje, um concelho com uma forte expressão agrícola, e também piscatória nas freguesias que fazem fronteira com o mar.

Pode-se facilmente verificar, através dos dados fornecidos pelo INE, que as freguesias do concelho de Vila do Conde que foram, até há pouco tempo, todas elas predominantemente rurais, alteram agora a sua tipologia: freguesias predominantemente urbanas, freguesias medianamente urbanas e freguesias predominantemente rurais. Entre elas existe apenas uma freguesia no interior do concelho que é, ainda hoje, predominantemente rural, a freguesia de Outeiro Maior. Todas as outras são agora predominantemente urbanas ou medianamente urbanas. As freguesias do litoral – Vila do Conde, Azurara, Árvore, Mindelo e Vila Chã são todas, tirando Labruge, predominantemente urbanas, não fugindo à tendência portuguesa de maior ocupação urbana da faixa litoral em detrimento do território interior. Pensando nas freguesias atravessadas pela N13 constata-se que estas são, na sua maioria, predominantemente urbanas – Vila do Conde, Azurara, Árvore, Mindelo, Modivas, Vilar e Vilar do Pinheiro. Sendo que a única freguesia atravessada pela EN13, que é ainda, medianamente rural, é a freguesia de Fajozes. Tal facto pode-se dever, no entanto, a uma forte presença de grandes e antigas casas agrícolas que continuam, ainda hoje, a ter um peso muito expressivo quer na freguesia quer no concelho.

Nos concelhos da Maia, de Matosinhos e do Porto esta análise já não é possível, visto que todas as diferentes freguesias que a N13 atravessa são predominantemente urbanas.

119|Diário do Governo, nº112, 13/05/1835: 474 (E.Pacheco p.11). Sobre a construção de estradas no país.

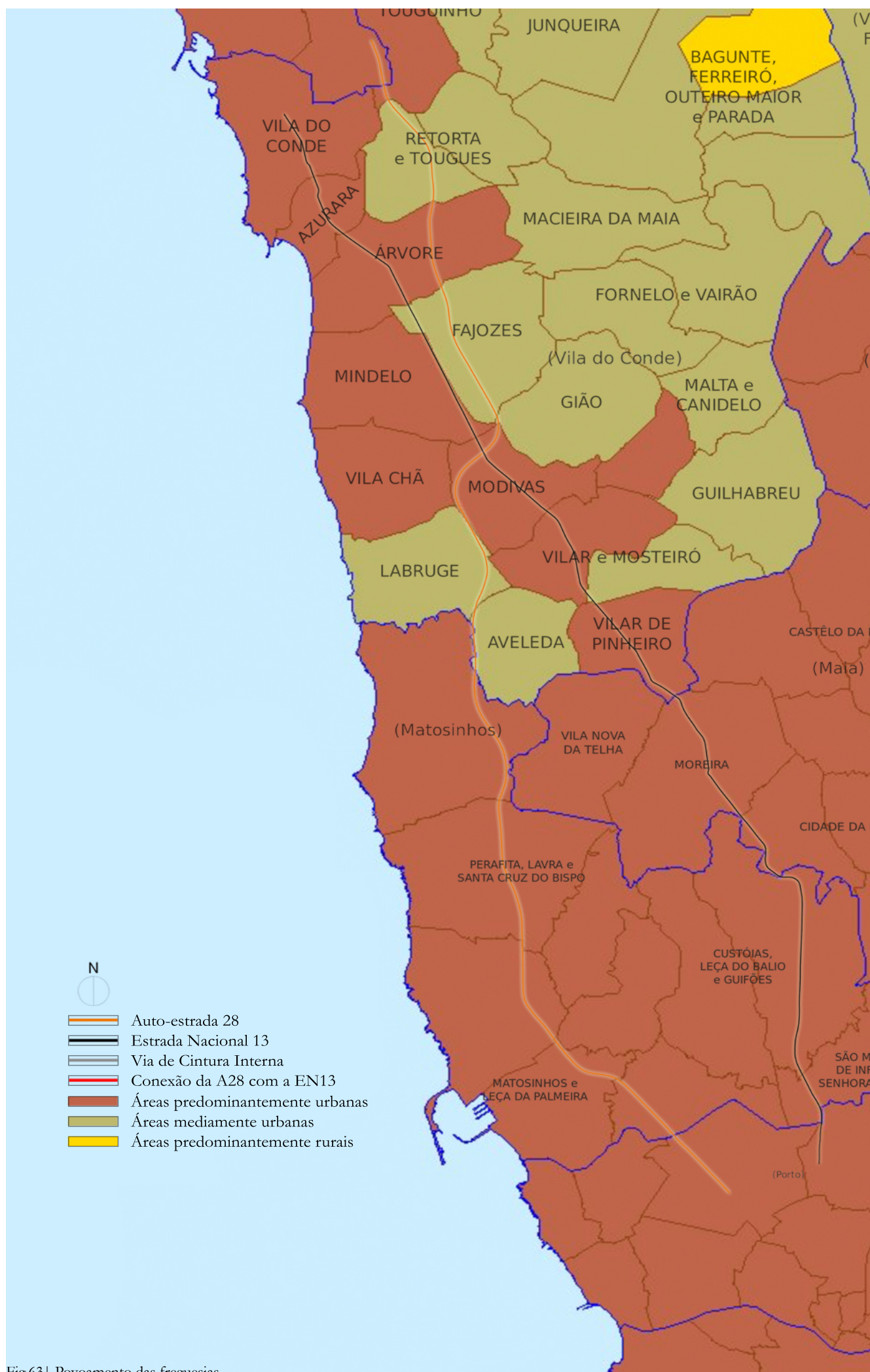


Fig.63| Povoamento das freguesias

Como critérios de divisão administrativa para diferenciar a tipologia destas áreas, o INE utiliza três factores: a relação entre o peso da população residente e a área correspondente a Espaço Urbano, se a freguesia em causa integra a sede da Câmara Municipal em relação com o número de habitantes e, por fim, a relação entre os habitantes e a população residente.

Excluindo a freguesia de Vila do Conde, sendo de facto uma freguesia predominantemente urbana pelos três factores anteriormente referidos, as restantes freguesias que integram a EN13 possuem uma população residente que habita predominantemente em área urbana, a área rural não ultrapassa os 50% da área total da freguesia ou possuem pelo menos 5000 habitantes dos quais 50% serão população residente, ou seja, que tem esta residência como sua 1ª habitação,

Sendo assim, pode-se talvez fazer uma ligação entre a integração da estrada nacional nestas freguesias e a urbanização constatada. Existem, portanto, bases que permitem conjecturar que a existência da EN13 terá tido um papel preponderante para a desruralização destas freguesias. Traz novas possibilidades de comércio que permitem a alguns deslocarem-se do sector primário para o sector secundário e terciário. O loteamento de antigas propriedades agrícolas proporcionou também aos agricultores algum capital. Valorizou os terrenos que apresentavam, anteriormente, pouco interesse comercial, pelo facto de estes se situarem, agora, próximos de uma importante via de acesso. Estes novos proprietários procurariam estabelecer-se em diferentes sectores do mercado, como a indústria ou o comércio, actividades que não se cruzariam com a produção agrícola mas que, muitas vezes, se relacionam, como a venda de tractores agrícolas, rações e sementes de cultivo. Com a possibilidade de se deslocar até mais longe de uma forma mais rápida e cómoda, alguma da população residente começa aos poucos a abandonar a prática agrícola e as antigas e grandes casas agrícolas.

Alguma desta população continua, por vezes, a residir nestas freguesias mas já com uma vivência muito afastada da prática agrícola. A proximidade com cidades como Vila do Conde e o Porto traz às novas gerações diferentes saídas para a sua vida profissional que pouco ou nada têm a ver com o sector agrícola. Esta nova realidade e este tipo de urbanização face à estrada acaba assim por coexistir com as antigas explorações agrícolas fabricando uma vivência e uma urbanidade que é uma mistura destas duas realidades. Não se pode aferir que uma realidade se tenha sobreposto à outra, ou que a indústria tenha acabado com a agricultura. Existe possivelmente uma coexistência de duas economias fortes que, por causas e efeitos exteriores, se desenvolvem mais, ou menos. Os efeitos da tecnologia na agricultura e a nova regulamentação tiveram consequências um pouco perversas

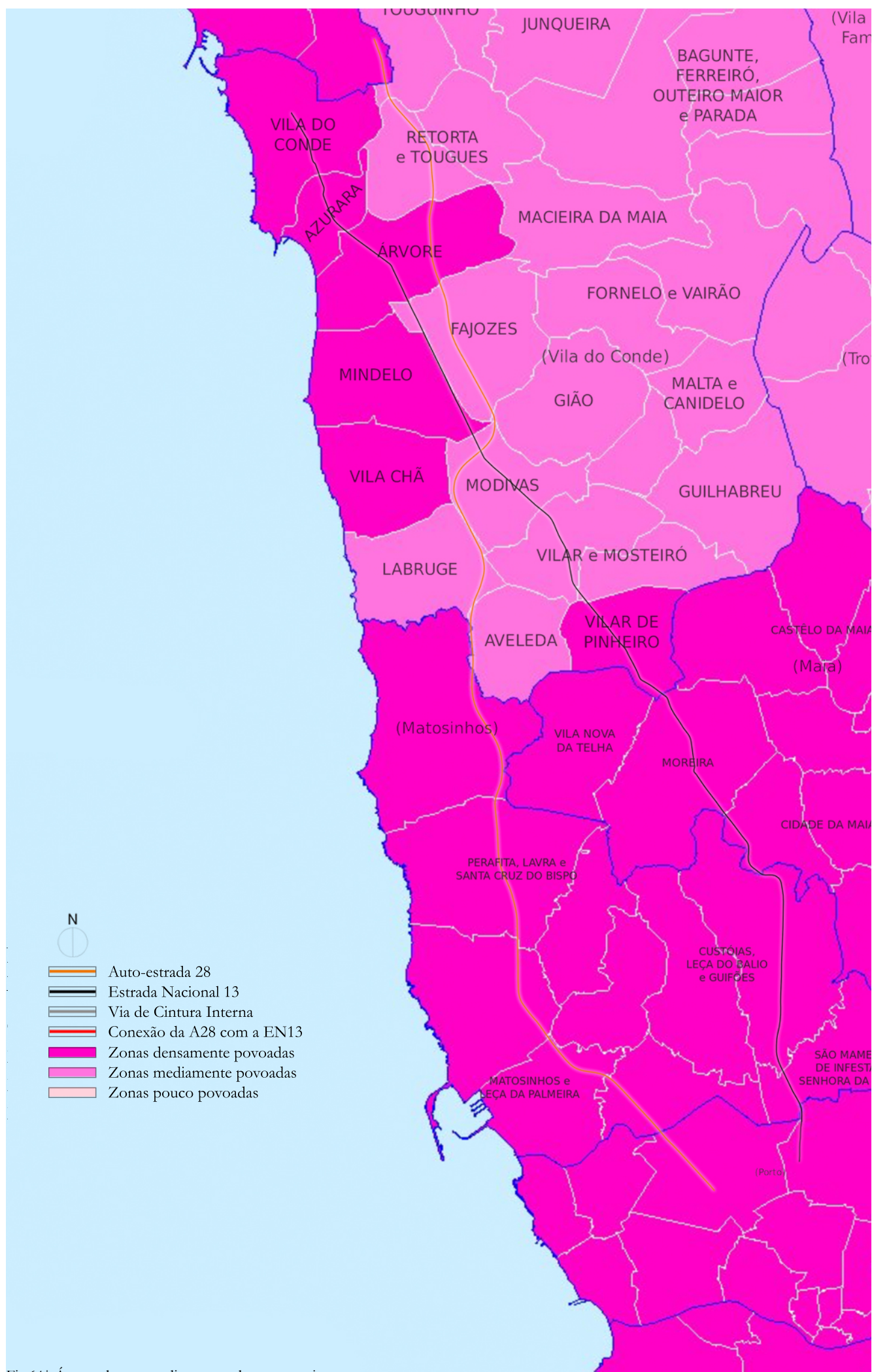


Fig.64| Áreas urbanas, mediantemente urbanas e rurais

nesta região. O sistema de minifúndio, incapaz de responder aos pedidos do mercado de grandes quantidades de produtos agrícolas, a tendência para a exclusividade da produção de leite e a sua consequente desvalorização, transformou as existentes explorações agrícolas em produtoras de leite com cultivos, na sua maioria, para a alimentação de gado.

Ao mesmo tempo, e ligado a razões muito díspares, existe um fenómeno de aproximação aos espaços rurais. A democratização do carro e “a evolução dos estilos de vida (...) marcou a preferência por habitats de baixa densidade com especificidades ambientais e paisagísticas (litoral, ambientes rurais, etc.), ou simplesmente pela proximidade a novos locais de trabalho.”¹²⁰ Como referido anteriormente, o caso de Mindelo é muito significativo na realidade do concelho de Vila do Conde. Para além da vinda sazonal no Verão de muitas famílias, maioritariamente de cidades dentro da Conurbação Metropolitana do Porto, também se constata a mudança definitiva de muitas outras para esta freguesia.

EMPREGO

Com a ajuda do documento “Diagnóstico Social de Vila do Conde”, de 2007, elaborado pelo Núcleo Executivo da Rede Social de Vila do Conde, conseguiu-se elaborar uma análise das taxas de emprego e desemprego dentro do concelho. Verifica-se que algumas das freguesias predominantemente rurais são as que têm maior taxa de actividade total, como é o caso de Outeiro Maior que, sendo a única freguesia do concelho de Vila do Conde ainda predominantemente rural, possui a segunda taxa mais alta de actividade total com 56,6%. Também Fajozes, freguesia medianamente urbana, mas como mencionado anteriormente, ainda com uma forte componente agrícola - apesar de ser uma das freguesias que integra quer a EN13 quer a A28 - apresenta um elevado nível de taxa de actividade total com 55,3% (no terceiro lugar da contagem). As freguesias a litoral, predominantemente urbanas, apresentam as taxas menos elevadas dentro do concelho, Vila do Conde com 7,7% e Azurara com 9,2%.

120|PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João. Políticas urbanas - tendências, estratégias e oportunidades. colab. João Ferrão, Peter Hall, Isabel Guerra, François Archer, José Manuel Viegas e Bernardo Secchi. 4ª edição. Lisboa: CEFA/FCG, 2007. p. 97.

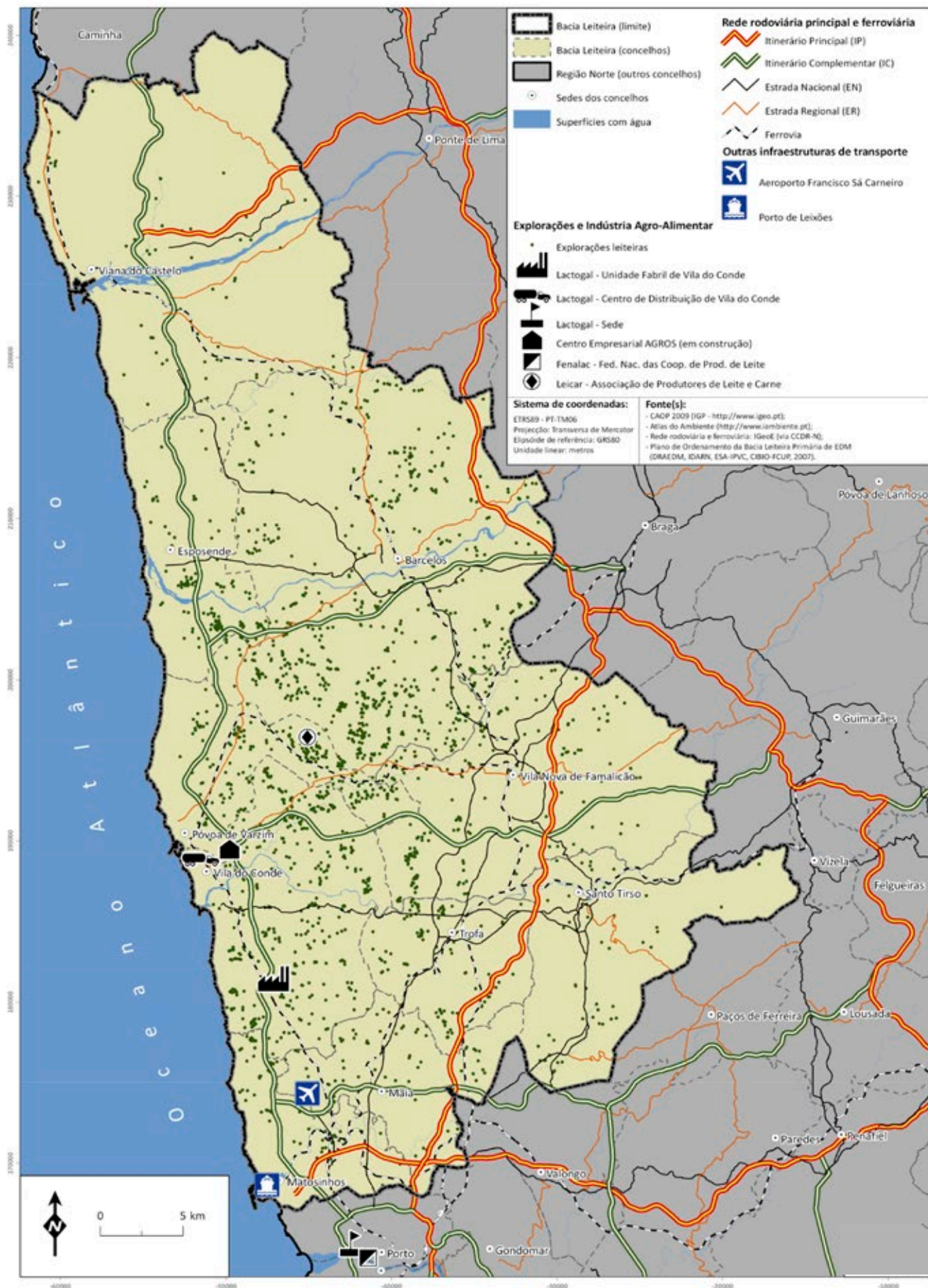


Fig.65 | Bacia Leiteira Primária de Entre-Douro-e-Minho: rede das acessibilidade principais e organização da fileira do leite e laticínios.

PRODUÇÃO DE LEITE

De acordo com a análise anterior, em Vila do Conde, a actividade agrícola está maioritariamente direccionada para a produção de leite, com 97% das explorações agrícolas a cultivarem forragens para alimentação do gado dentro de estrutura minifundiária e parcelada de propriedade.

A “maior bacia leiteira” do país situa-se no território Entre-Douro-e-Minho, sendo Vila do Conde e Barcelos os concelhos mais representativos desta bacia leiteira¹²¹. A região agrária Entre-Douro-e-Minho é a principal produtora de leite do continente português, representando, em 2004/2005, 37,8% do total de exportações leiteiras¹²².

Neste território, a exploração leiteira é feita maioritariamente por empresas e casas agrícolas de génese familiar em terra própria. Continuando a tradição de gestão familiar e de continuidade geracional, estas casas agrícolas chegam a ter, por vezes, décadas de existência no seio da mesma família.

Desde 1949 a recolha do leite das explorações agrícolas em Vila do Conde é feita pela AGROS, fundada como empresa de união das cooperativas dos produtores de leite Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes. Sediada neste concelho durante muitos anos (a sua sede situa-se, actualmente, na Póvoa de Varzim, na fronteira com Vila do Conde, mas é comumente associada a Vila do Conde), a AGROS une 44 cooperativas, 1148 produtores, e recolhe em média, 1,5 milhões de litros de leite por dia.

Em 1996, a Agros, a Proleite e a Lacticoop unem-se e constituem a Lactogal-Produtos Alimentares. A Agros fica apenas com a parte de recolha, concentração, classificação e valorização do leite, bem como no apoio técnico aos produtores. A transformação e venda do leite fica a encargo da Lactogal, que detém, actualmente, 60% do consumo nacional de produtos lácteos.

A Agros, e mais tarde a Lactogal, tiram o máximo partido do contexto onde estão inseridas. Através da unificação das cooperativas agrícolas, utilizam a pequena

121| DELGADO, Carlos. Metapolis do Porto: expansão urbana em áreas de forte aptidão agrícola. Actas do XII Colóquio Ibérico de Geografia. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 6 a 8 de Outubro 2010.

122| DELGADO, Carlos. *op. cit.*



produção dos agricultores da região, reunindo toda a matéria prima de forma a dar resposta ao mercado, cada vez mais competitivo. Beneficiam da rede viária eficaz, estabelecendo a sua sede, no caso da Agros, e uma grande unidade de produção, no caso da Lactogal, junto a dois importantes nós de acesso. A sede da Agros localiza-se junto ao nó 15 da A28 que dá também acesso à A7. A Lactogal situa-se junto ao nó 13 da A28 fazendo também frente para a EN13. Como todas as empresas exportadoras, o interesse na proximidade ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro e ao Porto de Leixões revela-se aqui, também, preponderante. Com o fim das cotas leiteiras, com a redução de consumo e aumento da produção de leite, a Lactogal está, neste momento, a tentar contrariar estas dificuldades através da exportação dos seus produtos, contando já com 10 a 15% da sua produção total para exportação.

Fig.66 | Lactogal vista da EN13.

Observa-se assim um exemplo que contraria o discurso comum do crescente abandono das práticas agrícolas em prol da industrialização. Através de uma estrutura consolidada de cooperativismo, instala-se aqui uma forte indústria agro-alimentar que permite a perpetuação da prática agrícola e, ao mesmo tempo, permite um desenvolvimento industrial mais relacionado com os grandes mercados de produção, que fazem hoje concorrência aos pequenos produtores isolados.

Não se pretende, com esta análise, afirmar a inexistência de alguma pressão para o abandono da prática agrícola e da produção leiteira. A abundância do leite como matéria prima, com ou sem cotas leiteiras, reflecte-se, ainda hoje, no preço pago aos produtores, com descidas abruptas no preço por litro.

Juntando a esse facto verifica-se ainda as características intrínsecas de produção no Noroeste português. O sistema de minifúndio, que não permite rentabilizar os recursos com grandes áreas de cultivo de forragens e vacarias, ou ainda, a génese familiar das explorações que são geridas, muitas vezes, por agricultores com pouca formação, torna por isso, difícil a rentabilização do negócio quando comparado com as grandes explorações em França ou em Espanha.

Este mesmo sistema (o minifúndio) justificará o interesse da proximidade entre produtores e indústria, razão pela qual, no que se refere à fileira leiteira, a proximidade é garantida no mesmo território à custa da existência de suportes infraestruturais - a EN13 e a A28 - que respondem às exigências associadas à facilidade de escoamento do sector transformador.

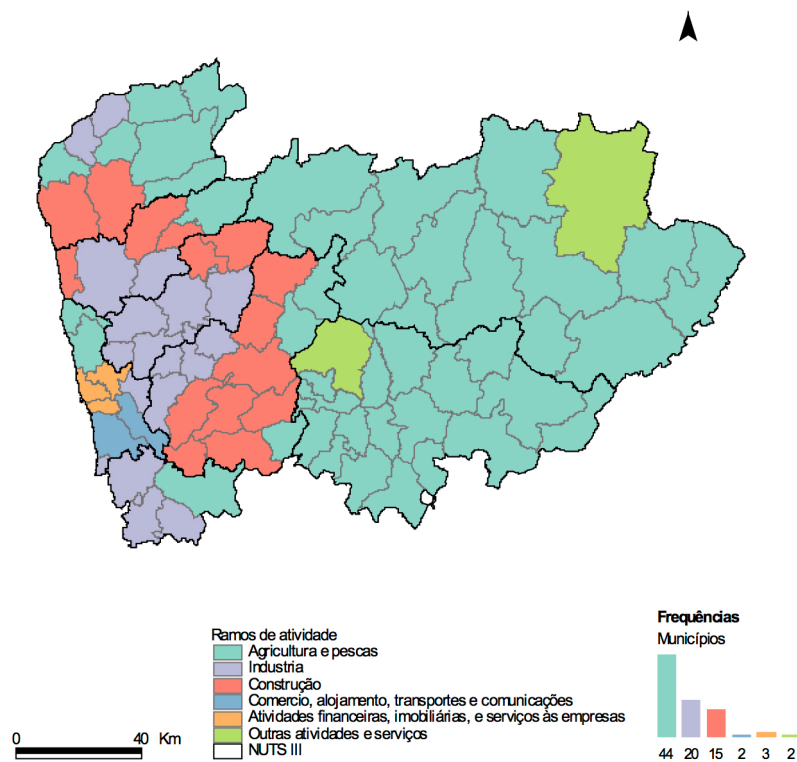


Fig.67 | Ramo de actividade económica de especialização regional. 2011.

	Área		População Residente		Densidade Populacional
Freguesia	Km²	%	N.º	%	Hab./Km²
Arcos	5,4	4%	869	1,2%	160,9
Árvore	6,2	4%	4261	5,7%	687,3
Aveleda	3,5	2%	1479	2,0%	422,6
Azurara	2,1	1%	2102	2,8%	1001
Bagunte	9,9	7%	1662	2,2%	167,9
Canidelo	3,7	2%	941	1,3%	254,3
Fajozes	7,1	5%	1467	2,0%	206,6
Ferreiró	4,8	3%	660	0,9%	137,5
Fornelo	5,6	4%	1504	2,0%	268,6
Gião	4,9	3%	1535	2,1%	313,3
Guilhabreu	7,1	5%	2386	3,2%	336,1
Junqueira	7,2	5%	2234	3,0%	310,3
Labruge	5,7	4%	2472	3,3%	433,7
Macieira	5,3	4%	1898	2,6%	358,1
Malta	1,9	1%	1206	1,6%	634,7
Mindelo	5,4	4%	3402	4,6%	630
Modivas	4	3%	1899	2,6%	474,8
Mosteiró	3,1	2%	891	1,2%	287,4
Outeiro	3,1	2%	378	0,5%	121,9
Parada	3,3	2%	365	0,5%	110,6
Retorta	3,8	3%	1022	1,4%	268,9
Rio Mau	10,4	7%	1907	2,6%	183,4
Tougues	3,6	2%	788	1,1%	218,9
Touguinha	3,1	2%	1410	1,9%	454,8
Touguinhó	4,8	3%	1458	2,0%	303,8
Vairão	4,3	3%	1191	1,6%	277
Vila Chã	5,5	4%	2957	4,0%	537,6
Vila Conde	6,9	5%	25731	34,6%	3729,1
Vilar	3,6	2%	1737	2,3%	482,5
Vilar Pinheiro	3,7	2%	2579	3,5%	697
Concelho	149	100%	74391	100,0%	499,3

Fonte: INE, Censos 1991 e 2001

Fig.68 | Densidade populacional por freguesia do concelho de Vila do Conde



Fig.69 | Vista da EN13. 2016.



Fig.70 | Vista da EN13. 2016.

04 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Carlos Alberto Ferreira de Almeida em *A romanização das Terras da Maia*, conclui, falando do território que intitula o seu estudo, que “seguramente (...) na época luso-romana, esta região está franca e totalmente ocupada e povoada. (...) Esta população encontra-se já dispersa. Esta dispersão tem ambiente e razões agrícolas e ter-se-á dado, ao que parece, sobretudo pelos séculos III e IV.”¹²³.

Considerando assim que, para além das Terras da Maia, grande parte do território a norte do Porto estaria também ocupado por pequenas povoações. Facto que, como vimos anteriormente, se pode concluir pela profusão de vias existentes à época, e também pelos vestígios de antigas povoações. Com efeito, a dispersão da população no Noroeste Português não é, apenas, um resultado do processo de industrialização sentido no século XIX, como aconteceu noutros locais.

Tal facto levanta, por isso, questões difíceis de comparar com os estudos e discursos que relatam a realidade americana ou do centro da Europa. As experiências nestas áreas serão sempre importantes para o lançamento de problemáticas comuns, mas não devem ser pensadas como exemplo estanque numa realidade com um contexto e uma história de desenvolvimento diferentes.

Com a globalização, a sociedade tende a uniformizar-se, até porque, em alguns casos, a demanda económica assim o exige. No entanto, sob estas novas camadas tecnológicas existem, ainda com uma grande expressão, realidades e vivências de uma sociedade que se adaptou às vagas de modernização e desenvolvimento culturais, mas que mantém, ainda, muitos valores individuais e formas próprias de se relacionar com o território.

Podemos verificar que um dos principais propulsores do desenvolvimento tecnológico no território são as estruturas viárias e o sistema de comunicações que estas permitem. A rede de auto-estradas relaciona-se com a rede viária municipal e nacional criando aberturas e percursos que acrescentam ao território novas ligações, alterando também, por vezes, as possibilidades de requalificação do solo.

O desafio será, por isso, através da compreensão dos valores mais intrínsecos das populações, conseguir encontrar um caminho de desenvolvimento e prosperidade económica sem esquecer as bases de sustentação desta sociedade.

123| ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de. *A romanização das Terras da Maia*. Maia: Estudos sobre a Terra da Maia, IV, 1969. p. 47.

A exemplo desta dimensão paradoxal da contemporaneidade, a propósito do aumento turístico sentido na Serra da Estrela e da infraestruturização que a estância de Ski traz para a Serra, em entrevista ao Jornal da Noite, um pastor entrevistado dizia “Eu não quero que venham para aqui chatear as minhas ovelhas, mas também não quero que isto seja um deserto!”.

Tal como na maioria dos grandes projectos de fomentação de turismo, de comércio ou de transportes, no eixo que tratámos e, em particular, no concelho de Vila do Conde, estas dicotomias entre distintas realidades, ou percepções que sobre elas recaem, existem e terão sempre repercussões positivas e negativas.

No sector de território estudado, entre o nó 13 e 14 da A28, ponto onde a EN13 tem uma grande proximidade com a auto-estrada, surge uma nova centralidade que alterou profundamente o seu território de influência. O sistema de ligações que estas duas vias possibilitaram a este território provocou alterações de fundo na estrutura ecológica, paisagística e de comunicação existentes.

Ao processo de colonização por indústrias da estrada nacional junta-se, mais tarde, o aparecimento de dois nós auto-estradais muito próximos, gerando uma dinâmica sobre uma área, ideal para a continuação do desenvolvimento de pendor fortemente comercial e industrial.

À construção da Zona Industrial da Varziela, que tinha, inicialmente, a EN13 como principal eixo de acesso, junta-se, mais tarde, o *Vila do Conde - The Style Outlet e o Bricor*, dentro de um projecto para um empreendimento ainda mais completo, que tirava já partido da acessibilidade trazida pela A28. Na sua envolvente verificou-se, também, a construção de sucessivos armazéns comerciais e loteamentos de habitação. Estes empreendimentos geraram, para o município, postos de trabalho e trouxeram uma oferta comercial que antes só estava disponível no Porto e em Matosinhos. Com a sua construção, o município conseguiu, também, a captação de fundos privados direccionados para o melhoramento de alguns acessos dentro das freguesias onde se encontram os empreendimentos. Esta pesada carga industrial e comercial no território modifica a sua morfologia. Traz também novas problemáticas na estruturação urbana de uma freguesia de génese rural em confronto com os requisitos de acessibilidade que estes empreendimentos acarretam.

A captação de investimento industrial privado revela-se essencial, no entanto, dentro de um concelho em que o sector primário é aquele que gera mais emprego (entre pescas e agricultura). Assim, são imprescindíveis medidas para que a prática

agrícola se desenvolva e assuma um papel competitivo em relação ao mercado estrangeiro de competição directa.

Como vimos anteriormente, a produção de leite enfrenta ainda muitos desafios devido, em grande parte, à própria forma como o território está organizado num sistema de minifúndio e às alterações das cotas leiteiras dentro do espaço europeu.

A resolução não deverá passar pelo esquecimento dessa prática em função da pressão comercial que recomeça a aparecer, depois da crise sentida nos últimos anos, mas sim a de repensar o modo como estas empresas familiares de produção leiteira são geridas e como é que podem alterar os seus modos de produção e de gestão, de forma a que possam continuar a sua actividade lucrativamente. Será também relevante que o entendimento sobre as práticas agrícolas seja feito com a consciência da organização territorial em questão, não tirando exemplos taxativos de realidades, novamente, tão diferentes como as grandes explorações em França ou até mesmo nos Estados Unidos da América.

A pressão imobiliária para construção de armazéns comerciais é também cada vez mais perceptível e, mesmo com a delimitação da reserva agrícola, cada vez mais são os produtores agrícolas que se desapropriam dos seus terrenos agrícolas dando lugar a projectos imobiliários de habitação e indústrias.

Em suma, se as novas infra-estruturas viárias nos permitem o encurtamento do espaço, fazendo com que locais usualmente menos acessíveis possam agora ter uma nova *camada* de desenvolvimento, as pessoas, a história e as práticas do lugar não devem tomar um lugar menos relevante na agenda política municipal, central e, actualmente também, europeia.

O investimento privado industrial ou empresarial não deverá ser obviamente afastado, mas a regulação dos seus limites de expansão deve ser acautelada. As possibilidades de comunicação oferecidas pelas vias de grande velocidade deverão ter um importante papel em ambas as áreas de expansão económica, especialmente no momento actual, em que se verifica um novo interesse industrial e comercial neste ponto.

Alguns dos edifícios e fábricas industriais que estavam já devolutos começam agora a ser paulatinamente reocupados. A antiga Fábrica de Mindelo, fechada desde os anos 1990, foi recentemente comprada por investidores privados com o intuito de a reabrir como um novo centro empresarial. A antiga fábrica pertencente à empresa têxtil Tsuzuki, depois de ter aberto processo de insolvência em 2009,

reabrirá também após ter sido comprada pelo Grupo Ricon. O novo complexo que a antiga fábrica da Qimonda estava a construir no momento da sua falência, e que estava já devoluto, foi recentemente comprado pela empresa NELO, uma das melhores empresas construtoras de caiaques a nível mundial, com um grande poder de exportação. Todas estas indústrias se situam neste ponto estratégico do concelho, com face para a EN13 e vizinhas dos nós 13 e 14 da A28, garantindo também o contacto directo com o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e com o Porto de Leixões.

Pode-se prever, por isso, que esta *nova centralidade* ou *centralidade periférica*¹²⁴, fundada por estruturas comerciais e indústrias, ganhará no futuro, uma importância ainda maior na Área Metropolitana do Porto.

Visto que existem já ao longo da A28 várias indústrias e empreendimentos comerciais que geram um substancial movimento na circulação na auto-estrada, e que parecem continuar a desenvolver-se, o pagamento de portagens para circulação na A28 tem uma relevância cada vez maior.

Como vimos anteriormente, a mudança de rumo na decisão de portajar as antigas SCUT's revela-se contraproducente. Se ambicionamos um país menos centralizado e com cidades, que possivelmente se revelam menos interessantes a nível económico, com capacidade de atrair investimento e criar ou manter postos de trabalho para os seus habitantes, os incentivos na acessibilidade às estruturas viárias deveriam ser mantidos. Considerando, ainda, uma das conclusões do estudo de Pereira e Andraz¹²⁵, onde constata-se que a maioria do investimento trazido pela construção das SCUT's foi capturado pela região de Lisboa, região não abrangida na construção de SCUT's, o argumento do utilizador-pagador perde ainda mais validade.

O problema da inexistência de articulação entre o poder central e o poder municipal revela-se aqui ainda mais notório. Como no caso supracitado, o posicionamento de um pórtico da freguesia de Gulpilhares, em Vila Nova de Gaia, num local sem existência de uma via alternativa, levou ao investimento do

124| PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João. Políticas urbanas - tendências, estratégias e oportunidades. colab. João Ferrão, Peter Hall, Isabel Guerra, François Archer, José Manuel Viegas e Bernardo Secchi. 4ª edição. Lisboa: CEFA/FCG, 2007.

125| PEREIRA, A. e ANDRAZ, J. "On the economic and budgetary effects of investments in SCUTS: the Portuguese toll-free highways", *Annals of Regional Science*, Vol.48, Nº 1, 2010. p. 321-338.

município na construção dessa via alternativa.

As políticas de acessibilidade não são, muitas vezes, pensadas considerando os movimentos pendulares realizados em áreas mais específicas e os trajectos mais usuais no movimento de transporte de mercadorias. A decisão de portajar auto-estradas produz efeitos imediatos no território, detendo um papel importante na escolha de percursos, na escolha da localização de empresas e na concretização de investimentos privados com tradução no território.

O conceito de acessibilidade atinge aqui outro significado porque, se a construção de auto-estradas introduz novas possibilidades de ligações rápidas e eficientes, estas deixam de ser acessíveis se a sua utilização diária representar um aumento inabarcável nas despesas de deslocação do utilizador. No caso das SCUT's o problema acentua-se ainda mais, visto ter existido, à partida, um compromisso do governo que tais auto-estradas não seriam taxadas.

Tais repercussões negativas amplificam-se, no caso da A28, pela ligação que esta auto-estrada faz com o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e com o Porto de Leixões, infraestruturas que têm um papel preponderante no desenvolvimento industrial no Norte do país.

Pretende-se, com este estudo, alertar para que as políticas sejam pensadas de uma forma abrangente, não se limitando às fronteiras do concelho. A compreensão da importância da ligação entre os concelhos que compõem a Área Metropolitana do Porto verifica-se já pelas políticas de acessibilidade entre alguns concelhos, como por exemplo com a implementação numa vasta área da AMP do Metro do Porto. Como vimos neste estudo, devido à dispersão existente na AMP e à co-dependência entre os concelhos que a compõem, a abordagem às questões de acessibilidade e aos instrumentos que servem as várias dimensões de actuação que se inserem no urbanismo deverão ser feitas conjuntamente.

Nesta análise foi também relevante a noção da importância da viliatura para as cidades costeiras a norte de Portugal, e em particular em Vila do Conde. A prática banhar em Vila do Conde contribui, desde o século XIX, para o seu desenvolvimento económico e social. E se a sua fácil ligação com a cidade do Porto permitiu esta evolução no passado, com a chegada de empresas *low-cost* que fazem ligações aéreas ao Aeroporto Sá Carneiro, a oferta banhar na costa marítima do Noroeste Português também terá oportunidade para se desenvolver.

Propõe-se, então, um pensamento menos centrado na noção de *cidade* ou de *concelho*, atribuindo, de forma equívoca, ao território que a/o envolve a designação de *periferia*. Tal pensamento será distante da realidade perceptível. A dicotomia entre cidade/campo perdeu já a sua expressão neste território tão profusamente povoado pelas grandes peças industriais e pelas peças mais pequenas da habitação. Os sistemas urbanos são complexos e desenrolam-se “através de uma sobreposição constante de camadas ou acontecimentos (tempos de acção) compondo uma evolução que articula e combina usos e formas simultaneamente urbanas e não urbanas.”¹²⁶

Ultrapassados os limites do passado dos aglomerados, os eixos urbanos ou as redes de relação territorial apresentam-se como condição central para a compreensão do território contemporâneo e dos seus modos de funcionamento. Constituem, também, uma das matérias críticas da sua formação, consciente ou não.

126 | SILVA LEITE, João Miguel. Ruas Emergentes. Interpretação Morfológica no Contexto Urbano Português. Tese de doutoramento em Urbanismo orientada por Doutor Carlos Francisco Lucas Dias Coelho e Doutor Ángel Francisco Martín Ramos. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, Julho 2016. p. 64.

BIBLIOGRAFIA

LIVROS:

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de. A romanização das Terras da Maia. Maia: Estudos sobre a Terra da Maia, IV, 1969.

APPLEYARD, Donald; LYNCH, Kevin e MYER, John R. The view from the road. Cambridge: Massachussets Institute os Technology, 1964.

BELO, Ruy. Portugal Sacro-Profano. Homem de Palavra(s). Lisboa: Editora Assírio & Alvim, 1970.

CARDOSO, Abílio. Do Desenvolvimento do Planeamento ao Planeamento do Desenvolvimento. Porto: Edições Afrontamento/Departamento de Engenharia Civil da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 1996.

DOMINGUES, Álvaro. (coord.) Cidade e Democracia:30 anos de transformação urbana em Portugal. Lisboa: Argumentum, 2006.

DOMINGUES, Álvaro. A Rua da Estrada. Porto: Dafne editor, 2009.

FONT, Antonio. L'esplosione della città : Barcelona, Bologna, Donostia-Bayonne, Genova, Lisbonna, Madrid, Marsiglia, Milano, Montpellier, Napoli, Porto, Valencia, Veneto centrale/com. scient. Antonio Font, Francesco Indovina, Nuno Portas. Bologna: Editrice Compositori, 2005.

INDOVINA, Francesco. Governare la città con l'urbanistica. Santarcangelo di Romagna: Maggioli, 2006.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades, trad. Carlos S. Mendes Rosa. - 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. Tradução Maria Cristina Tavares Afonso. Lisboa: Edições 70, 1982.

MANGIN, David. La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine. Paris: Éditions de la Villette, 2004.

MIRANDA, Marta. O Bairro Balnear: contributos para a História Contemporânea de Vila do Conde (1866 – 1936). Vila do Conde: Câmara Municipal de Vila do Conde, 2016.

ORTIGÃO, Ramalho. As Praias de Portugal - Guia do Banhista e do Viajante. Lisboa: Quetzal Editores. 1876.

PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João. Políticas urbanas - tendências, estratégias e oportunidades. colab. João Ferrão, Peter Hall, Isabel Guerra, François Archer, José Manuel Viegas e Bernardo Secchi. 4ª edição. Lisboa: CEFA/FCG, 2007.

PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João. Políticas urbanas II - transformações, regulação e projectos. Lisboa: CEFA/FCG, 2010.

SECCHI, Bernardo. Prima lezione di urbanistica. 1ª edição. Bari: Editori Laterza, 2000.

VENTURI, Robert. Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica/Robert Venturi, Steven Izenour, Denise Scott Brown; trad. Justo G. Beramendi. - reimp. 2013. Barcelona: Gustavo Gili, 2013.

VENTURI, Robert. Iconography and electronics upon a generic architecture: a view from the drafting room. Cambridge, Mass: The MIT Press, 1996.

VIGANÒ, Paola. La città elementare. Milano: Skira editore, 1999.

TESES:

ALVES, Rui Manuel Vaz. Arquitectura, Cidade e Caminhos de Ferro - As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro. Tese de doutoramento em Arquitetura. Especialidade de Planeamento / Desenho Urbano. Orientada pelo Professor Doutor Arquitecto José António Oliveira Bandeirinha. Coimbra: Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. Julho, 2015.

- BRAGANÇA R., Pedro Q. F. Lugares de habitar entre a terra e o mar. Apontamentos sobre temas do território – no Entre Douro e Minho. Dissertação de Mestrado na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Prof. Orientador: Professora Doutora Marta Oliveira. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2014.
- BRITO, Jani Carmo. O turismo no Algarve. Padrões de urbanização. Dissertação de Mestrado na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Prof. Orientador: Professor Álvaro Domingues. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2013.
- CASANOVA, Catarina. EN 125 : A Rua da Estrada do Algarve / Ana Catarina Casanova ; prof. responsável Álvaro Domingues.. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2012.
- CASQUEIRA, Natália Maria Azevedo. Políticas Culturais, Turismo e Desenvolvimento Local na Área Metropolitana do Porto - Um estudo de caso. Dissertação de doutoramento em Sociologia orientada pelo Professor Doutor António Firmino da Costa e co-orientada pelo Professor Doutor António Teixeira Fernandes. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Julho 2007.
- BROCHADO DE MORAIS E CASTRO, Rui. : automóvel > auto-estrada < paisagem [] Experiência no percurso de Braga a Aveiro. Mestrado em planeamento e projecto do ambiente urbano. Porto: Faculdade de Arquitectura e Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Março 2006.
- DELGADO, Carlos. Expansão Urbana e Fragmentação de Áreas com Forte Aptidão Agrícola. *O caso de estudo da “bacia leiteira primária” Entre-Douro-e-Minho*. Dissertação apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto para obtenção do grau de Mestre em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2010.

FERREIRA, Sara Maria Morais. “Parcerias Público-Privadas Rodoviárias-A estimação da elasticidade preço da procura da A28”. Dissertação de Mestrado em Economia e Gestão das Cidade. Orientada por: Prof. Dr. José da Silva Costa. Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, Setembro 2013.

GARCIA, Sara Sucena. O Desenvolvimento Urbano e o Processo de Planeamento em Vila do Conde. Tese de Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano orientada pela Prof. Arq. Manuel Fernandes de Sá. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto e Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Outubro 1998.

GARCIA, Sara Sucena. Rede viaria y territorio en el Vale do Ave: la red viaria de nivel intermedio como estructura del paisaje urbano en el NW portugués. Tese de Doutoramento. Barcelona: ETSAB, 2010.

GRAÇA DIAS, Manuel. Depois da cidade viária. Onde se analisa a espacialidade que o automóvel rasgou na cidade contemporânea, concluindo pelo inevitabilidade do fim do sonho do transporte individual e pela necessidade de a abrir, no século XXI, de modo novo e total. Ao transporte colectivo, sob risco de colapso. Tese de Doutoramento. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2008.

LOBO, Susana Luísa Mexia. Arquitectura e Turismo: Planos e Projectos. As Cenografias do Lazer na Costa Portuguesa. Da 1.^a República à Democracia. Dissertação de Doutoramento na área científica de Arquitectura, especialidade de Teoria e História orientada pelo Professor Doutor José António Bandeirinha e pela Professora Doutora Ana Tostões. Coimbra: Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Agosto 2012.

MELO, Maria Conceição. Da Função À Imagem: Estradas Ruas: Lugar De Projecto. Dissertação para a obtenção do grau de mestre em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto e Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1987.

PACHECO, Elsa. Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes. Dissertação de Doutoramento. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, 2004.

SILVA, Ana Isabel da Costa e. Estrada nacional EN 1 : rua da cidade alargada : estratégia para uma intervenção orientada e programada / Ana Isabel da Costa e Silva. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2005.

SILVA LEITE, João Miguel. Ruas Emergentes. Interpretação Morfológica no Contexto Urbano Português. Tese de doutoramento em Urbanismo orientada por Doutor Carlos Francisco Lucas Dias Coelho e Doutor Ángel Francisco Martín Ramos. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, Julho 2016.

PUBLICAÇÕES:

CARDOSO, Vasco. Morfologia Urbana nas “freguesias mais exteriores”. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica. Porto, 9 a 12 de Novembro de 2011.

DELGADO, Carlos. Metapolis do Porto: expansão urbana em áreas de forte aptidão agrícola. Actas do XII Colóquio Ibérico de Geografia. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 6 a 8 de Outubro 2010.

DOMINGUES, Álvaro. e TRAVASSO, Nuno (coord. científica). Catálogo da exposição *Território: Casa Comum*. Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2015.

FERRÃO, João. Relações entre o mundo rural e mundo urbano. Evolução histórica, situação actual e pistas para o futuro. Lisboa: CIES-ISCTE/CELTA Editora, 2000. Acedido em <http://hdl.handle.net/10071/368>.

- FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha. Estradas Velhas entre Leça e Ave. “Douro Litoral”, 4ª Série, n.º I-II. Porto, 1950.
- MAGALHÃES, Maria Madalena. Aspectos da Industrialização no Porto - Elementos para uma visita de estudo. VI Colóquio de Geografia, Porto, 14 a 17 de Setembro de 1992. Porto: Instituto de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 16 de Setembro de 1992.
- SÁ, Manuel Fernandes de. Memória Descritiva de Projecto de remodelação de um troço na EN13 entre Mindelo e Árvore em Vila do Conde. Porto, 1997.
- PACHECO, Elsa. As distâncias em áreas de baixa densidade de ocupação territorial. Porto: Revista da Faculdade de Letras - Geografia. I série, vol. XIX, 2003. p. 173-179.
- PEREIRA, A. e ANDRAZ, J. “On the economic and budgetary effects of investments in SCUTS: the Portuguese toll-free highways”, *Annals of Regional Science*, Vol.48, N° 1, 2010. p. 321-338.
- POLÓNIA, Amélia. A definição de redes comerciais no *hinterland* de Entre-Douro-e-Minho. As articulações definidas a partir do porto de Vila do Conde (séc. XVI). Braga: Universidade do Minho, XXI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social, Relações Portugal-Europa, Novembro 2001.
- POLÓNIA, Amélia. Espaço Concelhio, rede viária e dinâmicas sócio-económicas. Conexões e interinfluências. O estudo de um caso: Vila do Conde no século XVI. Porto: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1999.
- POLÓNIA, Amélia. Vila do Conde no séc.XVI - a reconstrução da memória (1). <http://viladoconde-quinhentista.cm-viladoconde.pt>.2016.
- QUATERNAIRE PORTUGAL Consultoria Para o Desenvolvimento, S A. Diagnóstico Social de Vila do Conde. Núcleo Executivo da Rede Social de Vila do Conde. Junho 2007.

Proposta de Plano de Preliminar da Área de Paisagem Protegida de Mindelo - Vila do Conde. Serviço Nacional de Parque e Reservas e Conservação da Natureza. Comissão de Coordenação da Região Norte. Julho 1987.

Processo de Loteamento n.º 495/77. Alvará 42/81. Requerente João Manuel Alves Vitorino. Mindelo - Vila do Conde, 1881.

Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano - PEDU 2020. Câmara Municipal de Vila do Conde. Vila do Conde, Fevereiro 2016.

LEI DE 22 DE JULHO DE 1850. Lei pelos Ministerios do Reino e Fazenda — (Diario do Governo n.º 177) creando um imposto especial, e dando varias providencias para a feitura, e melhoramento das estradas do Reino. Acedido a 02.11.2016 em <http://legislacao-regia.parlamento.pt/V/1/76/109/p468>.

LEI DE 15 DE JULHO DE 1862. Lei (pelo ministerio das obras publicas — Diario de Lisboa n.º 164 de 24) classificando as estradas publicas do reino e ilhas, e providenciando ácerca de sua construcção, conservação e policia. Acedido a 02.11.2016 em <http://legislacao-regia.parlamento.pt/V/1/37/92/p234>.

ICONOGRAFIA

Figura 1 – Extracto de Carta Militar. 1880. [http://biblioteca.exercito.pt/plinkres.asp?Base=BDE&Form=RSSVIEW&SearchTxt=%22CL+912.469.13\(084.3\)%22+%2B+%22CL+912.469.13\(084.3\)%24%22&StartRec=25&RecPag=5](http://biblioteca.exercito.pt/plinkres.asp?Base=BDE&Form=RSSVIEW&SearchTxt=%22CL+912.469.13(084.3)%22+%2B+%22CL+912.469.13(084.3)%24%22&StartRec=25&RecPag=5)

Figura 2 - Extracto de Carta Militar 1948.

Figura 3 - Extracto de Carta Militar 1971.

Figura 4 - Extracto de Carta Militar 2001.

Figura 5 - Mapa Adaptado de BRAGANÇA R., Pedro Q. F. Lugares de habitar entre a terra e o mar. Apontamentos sobre temas do território – no Entre Douro e Minho. Dissertação de Mestrado na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Prof. Orientador: Professora Doutora Marta Oliveira. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2014.

Figura 6 - Extracto adaptado de Mappa dos caminhos de ferro portuguezes em 1 de Janeiro de 1895 no Continente e no Ultramar / des. Goullard e Nogueira. - Escala 1:1000000. - [Lisboa] : Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal, [post. Janeiro de 1895]. - 1 mapa : litografia, color. ; 64,40x38,60 cm, em folha de 70,70x46,70 cm. Acedido em <http://purl.pt/3367>.

Figura 7 - Extracto de CARVALHO, José Monteiro de, fl. 1750-1780. Carta Geographica da Provincia de Entre Douro Minho e Tras os Montes Dedicado A Magestade Fidelissima e sempre Augusta de El Rey de Portugal e dos Algarves Dom [...]Nosso Senhor por Jozeph Monteiro de Carvalho, Sargento Mor de Infataria com exercício de Engenheiro. - [Escala não determinada] [entre 175- e 1777?]. Escala aproximada.

Figura 8 - Extracto de PORTUGAL. Depósito dos Trabalhos Geodésicos. Mappa do distrito entre os rios Douro e Minho / feito pela ordem do Ilm.º e Exm.º Snr Nicolau Trante Brigadeiro encarregado do governo das armas do partido do Porto, anno 1813 ; Rebello, gr.. - Novamente gravado e publicado no Deposito dos Trabalhos

Geodesicos. - Escala [ca 1:193000], 2 Leguas de 18 ao Grao = [6,4 cm]. - Lisboa : Deposito dos Trabalhos Geodesicos, 1861. - 1 mapa : litografia, p&b ; 72,70x54,60 cm. Acedido em <http://purl.pt/22844>.

Figura 9 - Extracto de Mapa: PORTUGAL. Instituto Geográfico. Carta geographica de Portugal : [Divisão por distritos e concelhos] / Publicada por ordem de sua Magestade, levantada em 1860 a 1865 sob a direcção do Conselheiro Filipe Folque Gen.ral de Brig. Garduado e director do Instituto Geographico ; pelos officiaes do Exercito A. J. Pery, C.A. da Costa e G.A. Pery ; Barreto, Palha e Santos gr.. - Escala 1:500000. - [Lisboa] : Instituto Geographico, [<post >1865]. - 1 mapa : litografia, color. ; 119,00x72,00 cm, em folha de 121,50x77,50 cm. Acedido em <http://purl.pt/27558>.

Figura 10 - CARDOSO, Vasco. Morfologia Urbana nas “freguesias mais exteriores”. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica. Porto, 9 a 12 de Novembro de 2011. p.16. Reconstituição cartográfica a partir de MEIRELLES, 1982, plantas 151, 213, 345, 424 e 468, sobre um composto das folhas 192, 193, 194, 210, 211, 212, 230, 231 e 232 da Carta de Telles Ferreira.

Figura 11 - MIRANDA, Marta. O Bairro Balnear: contributos para a História Contemporânea de Vila do Conde (1866 – 1936). Vila do Conde: Câmara Municipal de Vila do Conde, 2016. Anexo 2.

Figura 12 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 13 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 14 - Ortofotomapa. 2016.

Figura 15 - Ortofotomapa. 2016.

Figura 16 - Ortofotomapa. 2016.

Figura 17 - Mapa da autora.

Percurso pela EN13 - Fotografias da autora.

PERCURSO PELA A28 - Fotografias da autora.

Figura 18 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 19 - PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João.
Políticas urbanas II - transformações, regulação e projectos. Lisboa:
CEFA/FCG, 2010.

Mapa 1 - Mapa da autora. 2016.

Figura 20 - PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João.
Políticas urbanas II - transformações, regulação e projectos. Lisboa:
CEFA/FCG, 2010.

Mapa 2 - Mapa da autora. 2016.

Sinalética na A28 - Fotografias da autora. 2016.

Figura 21 - Fotografia do Arquivo Municipal do Porto. Porto de Leixões.
Documento/Processo, 1962-1962. Vistas aéreas do Porto
de Leixões, em Matosinhos (Leça da Palmeira). Acedido
a 29 de Outubro de 2016 em [http://gisaweb.cm-porto.
pt/units-of-description/documents/296378/?q=titu-
lo%3A%28porto+de+leixões%29](http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/296378/?q=titulo%3A%28porto+de+leixões%29).

Figura 22 - PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João.
Políticas urbanas II - transformações, regulação e projectos. Lisboa:
CEFA/FCG, 2010. Pág.107. Principais áreas florestadas/Principais
manchas agrícolas.

Figura 23 - Extracto de Carta Militar. 1880.

Figura 24 - Extracto de Carta Militar. 1948.

Figura 25 - Extracto de Carta Militar. 1971.

Figura 26 - Extracto de Carta Militar. 2001.

Figura 27 - Acedido em [http://viladoconde-quinhentista.cm-viladoconde.pt/
base.html](http://viladoconde-quinhentista.cm-viladoconde.pt/base.html).

Figura 28 - Mapa da autora. 2016.

Figura 29 - CADETE NOVAIS, I. José Régio, Itinerário Bibliográfico, Coleção Presenças da Imagem. Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Câmara Municipal de Vila do Conde. Maio 2002. Fotografia de José Régio.

Figura 30 - MIRANDA, Marta. O Bairro Balnear: contributos para a História Contemporânea de Vila do Conde (1866 – 1936). Vila do Conde: Câmara Municipal de Vila do Conde, 2016.

Figura 31 - Planta topográfica actual de Vila do Conde.

Figura 32 - MIRANDA, Marta. O Bairro Balnear: contributos para a História Contemporânea de Vila do Conde (1866 – 1936). Vila do Conde: Câmara Municipal de Vila do Conde, 2016.

Figura 33 - Ruy Belo. Praia da Senhora da Guia, Vila do Conde. Início da década de 1970. Acedido em <http://cidadeinfinita.blogspot.pt/2012/01/aproximacao-o-nucleo-da-claridade-4.html>.

Figura 34 - Acedido em <http://carioca-carioca.blogspot.pt/2011/01/hotel-da-avenida-2.html>.

Figura 35 - <http://carioca-carioca.blogspot.pt/2010/11/as-praias-de-portugal.html>.

Figura 36 - MIRANDA, Marta. O Bairro Balnear: contributos para a História Contemporânea de Vila do Conde (1866 – 1936). Vila do Conde: Câmara Municipal de Vila do Conde, 2016. Pág. 100.

Figura 37 - Fonte desconhecida.

Figura 38 - Ruy Belo. Praia da Senhora da Guia, Vila do Conde. Início da década de 1970. <http://cidadeinfinita.blogspot.pt/2012/01/aproximacao-o-nucleo-da-claridade-4.html>

Figura 39 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 40 - Processo de Loteamento nº 495/77. Alvará 42/81. Requerente João Manuel Alves Vitorino. Mindelo - Vila do Conde.

Figura 41 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 42 - Instituto Nacional de Estatística, I.P. Censos 2011 Resultados Definitivos - Região Norte. Lisboa, 2012.

Figura 43 - Instituto Nacional de Estatística. Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: área metropolitana de Lisboa e área metropolitana do Porto : 1991/2001. Lisboa, 2003.

Figura 44 - Instituto Nacional de Estatística. Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: área metropolitana de Lisboa e área metropolitana do Porto : 1991/2001. Lisboa, 2003.

Figura 45 - Mapa adaptado de informação retirada de Google Maps. 2016.

Figura 46 - Mapa adaptado de informação retirada de Google Maps. 2016.

Figura 47 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 48 - Pormenor de SÁ, Manuel Fernandes de. Memória Descritiva de Projecto de remodelação de um troço na EN13 entre Mindelo e Árvore em Vila do Conde. Porto, 1997.

Figura 49 - Pormenor de SÁ, Manuel Fernandes de. Memória Descritiva de Projecto de remodelação de um troço na EN13 entre Mindelo e Árvore em Vila do Conde. Porto, 1997.

Figura 50 - Pormenor de SÁ, Manuel Fernandes de. Memória Descritiva de Projecto de remodelação de um troço na EN13 entre Mindelo e Árvore em Vila do Conde. Porto, 1997.

Figura 51 - Pormenor de SÁ, Manuel Fernandes de. Memória Descritiva de Projecto de remodelação de um troço na EN13 entre Mindelo e Árvore em Vila do Conde. Porto, 1997.

Figura 52 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 53 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 54 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 55 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 56 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 57 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 58 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 59 - Acedido em <http://www.vialivre.pt/costs.aspx?title=Custo+-das+Portagens&idtitulo=costs>.

Figura 60 - FERREIRA, Sara Maria Morais. “Parcerias Público-Privadas Rodoviárias-A estimação da elasticidade preço da procura da A28”. Dissertação de Mestrado em Economia e Gestão das Cidade. Orientada por: Prof. Dr. José da Silva Costa. Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, Setembro 2013. Pág.81. Fonte: INIR.

Figura 61 - PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João. Políticas urbanas II - transformações, regulação e projectos. Lisboa: CEFA/FCG, 2010. Pág.112.

Figura 62 - Serviços de Cartografia da Câmara Municipal de Vila do Conde. 2016.

Figura 63 - Instituto Nacional de Estatística. 2016.

Figura 64 - Instituto Nacional de Estatística. 2016.

Figura 65 - DELGADO, Carlos. Metapolis do Porto: expansão urbana em áreas de forte aptidão agrícola. Actas do XII Colóquio Ibérico de Geografia. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 6 a 8 de Outubro 2010.

Figura 66 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 67 - Instituto Nacional de Estatística, I.P. Censos 2011 Resultados Definitivos - Região Norte. Lisboa, 2012.

Figura 68 - QUATERNAIRE PORTUGAL CONSULTORIA PARA O DESENVOLVIMENTO, S A. Diagnóstico Social de Vila do Conde. Núcleo Executivo da Rede Social de Vila do Conde. Assessoria Técnica: Junho 2007. Quadro 2.2 Dados territoriais por freguesia. Pág. 24.

Figura 69 - Fotografia da autora. 2016.

Figura 70 - Fotografia da autora. 2016.

ANEXOS

ANEXO 1- LEI DE 22 DE JULHO DE 1850

dencia, pelas vias que para esse fim se determinem, e principalmente para que se estabeleça uma comunicação diaria entre Lisboa e Badajoz.

ARTIGO 8.º

Esta Convenção terá plena observancia por espaço de seis annos, e quando findar este praso vigorará por mais quatro, e assim consecutivamente; uma vez que não seja feita notificação em contrario por uma das Altas Partes Contractantes um anno antes de expirar cada praso.

Durante esse ultimo anno continuará a Convenção a ter pleno cumprimento.

ARTIGO 9.º

A presente Convenção será ratificada, e as ratificações trocadas em Madrid no praso de um mez, ou antes se fôr possível, e será posta em execução aos trinta dias depois da troca das ditas ratificações.

Em fé do que os respectivos Plenipotenciarios assignaram a presente Convenção em duplicado, e a sellaram com o sello das suas armas, em Madrid, aos vinte e dois dias do mez de Junho de mil oitocentos e cincoenta.

José Antonio Soares Leal.
(L. S.)

las vias que al efecto se determinen, y principalmente para que se establezca una expedicion diaria entre Lisboa y Badajoz.

ARTICULO 8.º

Este convenio tendrá cumplida observancia por el término de seis años: al espirar este término quedará vigente por otros cuatro, y así consecutivamente, á menos que no se haga notificación en contrario por una de las altas partes contratantes un año antes de espirar cada término.

Durante este último año el convenio continuará teniendo plena ejecución.

ARTICULO 9.º

El presente convenio será ratificado, y las ratificaciones cangeadas en Madrid en el término de un mes, ó antes si fuere posible, y será puesto en ejecución á los treinta dias despues del cange de dichas ratificaciones.

En fé de lo cual los respectivos Plenipotenciarios han firmado el presente convenio por duplicado, y le han sellado con el sello de sus armas en Madrid, á veinte y dos de Junio de mil ochocientos cincoenta.

Pedro J. Pidal.
(L. S.)

E sendo-Me presente a mesma Convenção, cujo theor fica acima inserido, e bem visto, considerado e examinado por Mim tudo o que nella se contém, Tendo ouvido o Conselho d'Estado, a Ratifico e Confirmo assim no todo como em cada uma das suas clausulas e estipulações; e pela presente a Dou por firme e valida, para haver de produzir o seu devido effeito; Promettendo em Fé e Palavra Real observá-la e cumpri-la inviolavelmente, e fazê-la cumprir e observar por qualquer modo que possa ser. Em testemunho do que, e firmeza do sobredito, Fiz passar a presente Carta, por Mim assignada, passada com o Sello Grande das Minhas Armas, e referendada pelo Meu Conselheiro, Ministro e Secretario d'Estado abaixo assignado. Dada no Palacio de Cintra, aos vinte e dois dias do mez de Julho do Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e cincoenta. — RAINHA. (Com Guarda). — *Conde do Tojal.*

Sua Magestade a RAINHA ratificou esta Convenção em 22 de Julho do corrente anno, não tendo sido possível verificar-se a troca das ratificações senão no dia 31 do mesmo mez, por circumstancias imprevistas. As estipulações desta Convenção terão prompta e devida execução desde o dia 30 do corrente mez de Agosto em diante, como se declara no artigo nono da Convenção.

No Diario do Governo de 15 de Agosto N.º 191.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO REINO.

DONA MARIA, por Graça de Deos, RAINHA de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os Nossos Subditos, que as Côrtes Geraes Decretaram, e Nós Queremos a Lei seguinte:

Artigo 1.º As vias terrestres de comunicação do Reino são classificadas em estradas e caminhos.

Art. 2.º As estradas dividem-se em estradas de primeira e de segunda classe.

§ 1.º São *estradas de primeira classe* as que conduzem da Capital do Reino ás Capitães dos Districtos Administrativos, e a pontos importantes do Reino visinho, e vão designadas no mappa n.º 1, que faz parte da presente Lei.

§ 2.º São *estradas de segunda classe* as que ligam as Capitães dos Districtos Administrativos entre si, e com as Cidades e Villas importantes; e as que partindo daquelles pontos convergem ás estradas de primeira classe e aos portos sêccos, ou portos marítimos.

Estas estradas vão designadas no mappa n.º 2, que faz parte da presente Lei.

Art. 3.º É authorisado o Governo a fazer nos indicados mappas, e na planta, que lhes serve de illustração as alterações, que um estudo ulterior mostrar indispensaveis.

Art. 4.º As estradas de primeira classe terão até trinta e seis palmos de largura, excluidos os fôssos; e as de segunda classe terão até trinta palmos, excluindo também os fôssos.

§ unico. Se junto ás grandes povoações fôr necessario dar ás estradas de primeira ou de segunda classe maior largura da estabelecida neste artigo, poderá o Governo augmental-a tanto quanto pareça sufficiente para que o transito dos viandantes se faça sem incommodo.

Art. 5.º Os caminhos dividem-se em caminhos municipaes e caminhos vicinaes.

§ 1.º São *caminhos municipaes* todos os que communicam as povoações mais importantes de um Concelho entre si, ou com os Concelhos limitrofes, ou ainda com as estradas de primeira e de segunda classe.

§ 2.º Todos os outros caminhos não comprehendidos naquella classificação serão denominados *caminhos vicinaes*.

Art. 6.º As estradas serão construidas e conservadas á custa do Thesouro Público e sob a direcção do Governo, exercida pelos seus Agentes, ou pelo concurso de Emprezas particulares, com as quaes o mesmo Governo se associe, ou contracte, garantindo-lhes certos rendimentos e privilegios por um prazo estipulado.

§ unico. Não poderá o Governo contractar com uma só Empreza as obras de todas as estradas do Reino.

Art. 7.º As obras da abertura e melhoramento das estradas deverão começar e progredir de modo, que se conclua cada uma dellas sem interrupção, attendendo-se quanto fôr possivel, ás necessidades viatorias de todos os Districtos do Reino.

Art. 8.º Os meios destinados á feitura e á conservação das estradas, serão os seguintes:

1.º Quinze por cento sobre a importancia da Decima predial, de juros, industrial, e do novo imposto de criados e cavalgaduras, com que todos os Cidadãos do Continente do Reino, que pagarem estes impostos, deverão contribuir.

Fica excluida a Divida consolidada interna e externa em quanto se lhe deduzir mais de uma decima.

O rendimento deste imposto addicional será cobrado conjunctamente com os demais impostos directos, e posto desde logo á disposição do Ministerio do Reino para ter a exclusiva applicação, que por esta Lei lhe é dada.

2.º O producto dos impostos de passagem nas barreiras e nas pontes, que deverão pagar os vehiculos de toda a especie, gado, e cavalgaduras, na conformidade do que dispoem as Tabellas numeros um e dois, que fazem parte desta Lei.

Estes impostos são essencialmente destinados á conservação das estradas.

3.º O exclusivo do transporte accelerado, e os das malas de posta, quando a despesa deste não exceda a que actualmente se faz.

§ unico. Os exactores, que deixarem de entregar em devido tempo nos competentes cofres a importancia recebida, serão punidos com a suspensão de um a tres annos.

Tanto os Ministros d'Estado, como quaesquer outras Authoridades, exactores, ou empregados, que distrahirem, ou mandarem distrahir para fim diverso do estabelecido nesta Lei os fundos nella consignados, ficarão sujeitos ás penas correspondentes ao crime de peculato.

Art. 9.º Os direitos de passagem nas barreiras e nas pontes não poderão começar a ser percebidos, sem que primeiro se preencham as seguintes condições:

1.ª Nas estradas a promptificação de duas leguas successivas.

2.ª Nas pontes de novo construídas, ou reparadas, a conclusão de todas as obras necessarias para commodidade do transitio.

3.ª Nas pontes já existentes, que fizerem parte das estradas de novo abertas, ou essencialmente melhoradas, a promptificação de duas leguas successivas de estrada para cada lado da ponte.

Art. 10.º As barreiras não serão estabelecidas a menos de uma legua da circumvallação fiscal da Cidade de Lisboa; de meia legua dos postos fiscaes da Cidade do Porto; e de um quarto de legua até meia legua do centro das outras povoações, segundo a grandeza dellas.

Entre barreira e barreira, ou entre barreira e portagem, não haverá menos de duas leguas.

§ 1.º Quando entre os pontos de barreiras, estabelecidas em conformidade deste artigo, na proximidade de duas povoações quaesquer, medear uma distancia de mais de tres leguas, e menos de quatro, poder-se-ha estabelecer uma barreira em ponto intermedio. A mesma disposição é applicavel ao caso, em que medear igual distancia entre dois pontos de portagem, ou entre um ponto de barreira estabelecida na proximidade de povoação, e qualquer ponto de portagem.

§ 2.º O Inspector Geral das Obras Públicas do Reino indicará em proposta sua os logares, em que deverem estabelecer-se as barreiras, e depois de ouvido o Conselho de Districto respectivo, e sobre consulta da Secção Administrativa do Conselho de Estado, o Governo resolverá o que fôr mais conveniente.

Art. 11.º São isentos do pagamento de direito de barreira, e de portagem:

1.º As Authoridades Administrativas, os Ecclesiasticos, e os Juizes, os Agentes do Ministerio Público, e os Cidadãos que servem de Jurados, quando uns, e outros forem exercer deveres dos seus cargos no Districto da sua competencia;

2.º Os militares e correios em serviço público;

3.º Os vehiculos e cavalgaduras, que transportarem munições de guerra, ou quaesquer outros objectos para o serviço do Exercito;

4.º Os vehiculos e cavalgaduras empregadas em transportar estrumes para adubar as terras dentro dos respectivos Concelhos, e em recolher os cereaes, fructos, e mais produções das mesmas terras;

5.º As cavalgaduras, carros, e gados, que forem para a lavoura, pastagens, e bebedouros, ou dalli vierem.

§ 1.º O Governo fará um Regulamento especial para obstar a quaesquer abusos na percepção destes direitos, ou a que seja illudida a satisfação dos mesmos direitos, estabelecendo mulctas aos contraventores, além das outras penas correccionaes ordinarias, em que possam ter incorrido.

§ 2.º As mulctas, de que tracta o paragrapho antecedente serão desde 240 réis até 2,000 réis.

§ 3.º As mulctas, que não forem pagas em *continenti* pelos contraventores, ser-lhes-hão impostas em vinte e quatro horas pelo respectivo Juiz eleito.

Art. 12.º As barcas, que se acharem estabelecidas, ou de futuro se estabelecerem para passagem dos rios nos pontos, em que estes cortarem as estradas, ou a menos de meia legua a montante, ou a jusante dos mesmos pontos, serão consideradas como fazendo parte das mesmas estradas.

O direito de passagem nas mesmas barcas nunca excederá o duplo do direito de portagem estabelecido para as pontes na respectiva Tabella, e será destinado principalmente para o reparo, e renovação das mesmas barcas, e, havendo sobras, para a conservação das estradas contiguas.

Art. 13.º O Governo poderá arrematar em hasta pública os rendimentos das barreiras, portagens, e barcas, não pertencentes a Empresas, quando não julgue preferivel conserva-las por conta do Estado.

Art. 14.º Nenhumas obras de estradas poderão ser contractadas com quaesquer

Empresas ou Companhias, sem que sejam preenchidas as seguintes solemnidades, e sem que estipulem as seguintes clausulas:

1.^a Concurso por tempo, pelo menos, de tres mezes, em presença dos planos, descripção das obras, e respectivos orçamentos, elaborados por ordem e conta do Governo, ou por elle examinados previamente, se a Empresa os apresentar seus.

Entre as condições do concurso estabelecer-se-ha o tempo da duração do contracto.

2.^a Adjudicação em hasta pública a quem apresentar melhores condições, e fiança idonea de realizar os trabalhos, e de prover á sua conservação.

A fiança idonea poderá ser supprida por um deposito de dinheiro, ou de fundos públicos, effectuado na Junta do Credito Público.

3.^a Inspecção, por parte do Governo, para fiscalisar a perfeição e solidez dos trabalhos, e o preenchimento de todas as condições relativas á sua execução.

4.^a O Governo, quando assim o exigir o bem público, poderá, depois de ouvida a Secção Administrativa do Conselho de Estado, e precedendo a competente indemnisação, rescindir o contracto, e tomar para o Estado o objecto contractado.

Art. 15.^o Os proprietarios de terrenos confinantes com as estradas ficam sujeitos a supportar em taes terrenos:

1.^o as expropriações, que forem necessarias para melhoramento e abertura das estradas;

2.^o as escavações e explorações, que convier fazer para extracção de materiaes de construcção;

3.^o a occupação de parte do terreno, em quanto durarem os trabalhos que a exigirem;

4.^o as servidões de aguas na direcção e extensão conveniente.

§ unico. Os proprietarios serão previamente indemnizados de toda e qualquer expropriação, prejuizo, ou depreciação, que lhes resulte das obrigações impostas neste artigo; e seguir-se-hão no processo de taes indemnisações as regras estabelecidas na respectiva Legislação.

Art. 16.^o Os Governadores Civis, precedendo propostas das Camaras Municipaes, e ouvidas as Juntas Geraes dos Districtos respectivos, submetterão á approvação do Governo a planta dos caminhos municipaes e vicinaes dos mesmos Districtos, e a largura que uns e outros caminhos deverão ter, a qual nunca excederá a que fica estabelecida para as estradas de segunda classe.

Art. 17.^o A construcção e melhoramento dos caminhos municipaes e vicinaes, ficará por ora subordinada á acção da Lei ordinaria, e ás providencias regulamentares de administração pública, que o Governo tiver por convenientes para facilitar a execução de semelhantes obras.

Art. 18.^o O Governo dará annualmente ás Côrtes uma conta circunstanciada das obras de estradas feitas pela Inspecção Geral das Obras Públicas, ou pelas Empresas, e das sommas despendidas com este objecto; e bem assim das barreiras estabelecidas, e do rendimento que houverem produzido, e o extracto desta conta será impresso no Diario do Governo.

Art. 19.^o Fica revogada a Legislação em contrario.

Mandamos por tanto a todas as Authoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém. Os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios do Reino e da Fazenda, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço de Cintra, em vinte e dois de Julho de mil oitocentos e cincoenta. — RAINHA (com Rubrica e Guarda). — Conde de Thomar. — Antonio José d'Avila.

Carta de Lei, pela qual Vossa Magestade, Tendo Sancionado o Decreto das Côrtes Geraes de vinte de Julho de mil oitocentos e cincoenta, que estabelece um Imposto especial, e diversas providencias para a feitura e melhoramento das estradas do Reino, Manda cumprir e guardar o mesmo Decreto como nelle se contém; tudo pela forma acima declarada. — Para Vossa Magestade vêr. — Thomaz Vicente dos Santos a fez.

MAPPA N.º 1.

Estradas de 1.ª classe.

AVEIRO.	BRAGANÇA.
Valença.	Chaves.
Ponte do Lima.	Villa Verde.
BRAGA.	Villa Pouca.
	Murça.
	VILLA REAL.
Villa Nova de Famalicão.	Pêso da Regoa.
PORTO.	Lamego.
Oliveira d'Azemeis.	Villa Cova Coelheira.
Agueda.	VIZEU.
	Faíl.
	Tondella.
	Santa Combação.
	Mortagoa.
	Bussaco.

PORTO.

Guimarães.		Ovar.	Penafiel. Amarante.
Barcellos.	BRAGA.	Amarante.	
	Ruivães. Alturas. Chaves.		
Mirandella. Villa Flor. Moncorvo.	Vinhaes. BRAGANÇA. Miranda.		
		Campeã. VILLA REAL.	Mesão-frio. Pêso da Regoa. Lamego. Moimenta. Trancoso. GUARDA. Celorico. Fornos d'Algodres. Mangualde. VIZEU. Vouzella. Riba-Dio. Ponte do Peçigueiro. Albergaria a Velha. AVEIRO.

COIMBRA.

Monte-Nór. Figueira.	Ponte da Murcella. Galiães. Eirada. Fundão.	Venda do Cego. Ancião. Rabaçal. Thomar. Ourem. LEIRIA. Figueira.	Arrayolos. Mora. Coruche. Almeirim. SANTARÉM.	Extremoz. Monforte. PORTALEGRE. Niza. Villa Velha do Rodão. CASTELLO BRANCO. Idanha a Nova. Salvaterra do Extremo.	Mourão.	BÉJA. Sarpa. Mertola. Castro Verde.	Alcacer do Sal.
-------------------------	--	---	--	---	---------	---	-----------------

EVORA.

Valença. Monção. Melgaço.	Elvas. Campo Maior.	Alhandra. Arruda. Sobral de Monte Agraço. Torres Vedras. Peniche.	Comporta. Melides. Sines. Villa Nova de Mil Fontes. Odeseixas. Lagos.	Lagos. Villa Nova de Portimão. Albufeira. FARO. Tavira. Villa Real de Santo Antonio. Castro Marim.
---------------------------------	------------------------	---	--	---

TABELLA N.º 1.

Maximo direito de Barreiras exigivel nas Estradas.

Designação dos passageiros, animaes, ou vehiculos de transporte.		Portagem.
Passageiro a cavallo em	{ Cavalgadura maior	10 réis.
	{ Cavalgadura menor	5 »
Carga em	{ Cavalgadura maior	10 »
	{ Cavalgadura menor	5 »
Carros de	{ Um boi ou besta	20 »
	{ Dois bois ou bestas	25 »
	{ Quatro bois ou bestas	30 »
	{ Seis ou mais bois ou bestas	40 »
Sege ou Carrinho de duas rodas	{ Com uma besta	55 »
	{ Com duas bestas	60 »
	{ Com mudas	70 »
Carruagens de quatro rodas	{ Com duas bestas	80 »
	{ Com duas bestas com mudas	145 »
	{ Com quatro bestas	145 »
	{ Com quatro bestas com mudas	165 »
Diligencias		85 »
Liteiras		40 »
Manadas de gado vaccum, cavallar, ou muar, por cabeça		2 »

Paço de Cintra, em 22 de Julho de 1850. = Conde de Thomar. = Antonio José d'Avila.

TABELLA N.º 2.

Maximo direito das portagens exigiveis nas Pontes.

Designação dos passageiros, animaes, ou vehiculos de transporte.		Portagem.
Passageiro a pé		5 réis.
Passageiro a cavallo em	{ Cavalgadura maior	20 »
	{ Cavalgadura menor	10 »
Carga em	{ Cavalgadura maior	20 »
	{ Cavalgadura menor	10 »
Carros de	{ Um boi ou besta	40 »
	{ Dois bois ou bestas	50 »
	{ Quatro bois ou bestas	60 »
	{ Seis ou mais bois ou bestas	80 »
Sege ou carrinho de duas rodas	{ Com uma besta	110 »
	{ Com duas bestas	120 »
	{ Com mudas	140 »
Carruagem de quatro rodas	{ Com duas bestas	160 »
	{ Com duas bestas com mudas	290 »
	{ Com quatro bestas	290 »
	{ Com quatro bestas com mudas	330 »
Diligencias		170 »
Liteiras		80 »
Manadas de gado vaccum, cavallar, ou muar, por cabeça		4 »

Paço de Cintra, em 22 de Julho de 1850. = Conde de Thomar. = Antonio José d'Avila.

No Diário do Governo de 30 de Julho de 1850 N.º 177.

ANEXO 2- LEI DE 15 DE JULHO DE 1862

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

REPARTIÇÃO CENTRAL

Dom Luiz, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as côrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º As estradas ordinarias do continente do reino são classificadas em :

- 1.º Estradas reaes ou de primeira ordem;
- 2.º Estradas districtaes ou de segunda ordem;
- 3.º Estradas municipaes ou de terceira ordem.

§ 1.º As estradas das ilhas adjacentes serão classificadas em estradas reaes e em estradas municipaes.

§ 2.º O governo procederá opportunamente á classificação das estradas de que trata o § antecedente, ouvindo as juntas geraes de districto.

Art. 2.º As estradas reaes são divididas em duas classes:

- 1.ª classe—estradas directas;
- 2.ª classe—estradas transversaes.

§ 1.º Denominar-se-hão estradas directas as que se dirigirem de Lisboa ás capitães dos districtos administrativos e aos pontos principaes da fronteira, quer essas estradas comecem em Lisboa, quer partam de um caminho de ferro que as ponha em comunicação directa com a capital do reino.

§ 2.º Denominar-se-hão estradas transversaes as que ligarem as capitães dos districtos administrativos e os pontos principaes da fronteira e do litoral entre si.

§ 3.º As estradas de primeira ordem directas e transversaes constam das tabellas n.ºs 1 e 2.

§ 4.º Nenhuma alteração se poderá fazer nas referidas tabellas senão em virtude de lei.

Art. 3.º Considerar-se-hão estradas districtaes ou de segunda ordem:

1.º As que, ligando os caminhos de ferro e as estradas de primeira ordem entre si ou com um porto fluvial, passarem por alguma cidade ou villa importante, e não tiverem sido classificadas como de primeira ordem;

2.º As que, partindo de um caminho de ferro ou de uma estrada de primeira ordem, terminarem em alguma povoação importante, quer os pontos extremos d'essa estrada estejam no mesmo districto, quer em diversos.

Art. 4.º Considerar-se-hão estradas de terceira ordem ou municipaes todas as que não forem classificadas como de primeira ou de segunda ordem.

Art. 5.º Uma lei especial providenciará sobre a classificação, construcção e conservação das estradas de terceira ordem ou caminhos municipaes de qualquer classe, subsistindo por enquanto a legislação actualmente em vigor, e que por esta lei não for alterada.

Art. 6.º A construcção, conservação e policia das estradas de primeira ordem fica a cargo do estado.

Art. 7.º A construcção, conservação e policia das estradas de segunda ordem fica a cargo dos districtos interessados, com subsidio do governo ou sem elle, do modo que as leis estabelecerem.

Art. 8.º A construcção, conservação e policia das estradas municipaes fica a cargo dos municipios interessados, com subsidio do governo ou sem elle, do modo que as leis estabelecerem.

Art. 9.º A largura das estradas de primeira e de segunda ordem entre os fossos não será maior de 8 metros, nem menor de 6 metros, dentro de cujos limites o governo, ouvido o conselho das obras publicas, fixará a largura de cada estrada ou de cada secção de estrada, segundo as necessidades da circulação.

§ 1.º Nas immediações das grandes povoações o governo poderá fixar uma largura maior ás estradas de primeira e segunda ordem, se a grande circulação d'ellas assim o exigir.

§ 2.º No interior das povoações atravessadas pelas estradas de primeira ou segunda ordem, o governo, ouvido o conselho das obras publicas e as respectivas camaras municipaes, terá a faculdade de designar por decreto as ruas que devem fazer parte d'essas estradas, e os alinhamentos, declives e larguras das mesmas ruas para o desembaraçado transito d'ellas.

§ 3.º Os decretos de que trata o § antecedente comprehendem virtualmente a de-

claração de utilidade publica, para o effeito das expropriações a que o governo julgar conveniente mandar proceder.

§ 4.º As ruas a que se refere o § 2.º é applicavel o que for estabelecido para a conservação e policia das estradas de primeira ou segunda ordem a que essas ruas pertencerem.

§ 5.º O governo poderá contudo commetter ás camaras municipaes respectivas a conservação e policia d'essa parte das estradas de primeira e de segunda ordem, uma vez que pelos cofres do estado ou do districto se ponham á disposição das camaras as sommas necessarias para fazer face a este encargo.

§ 6.º Aquellas sommas serão fixadas na razão do custo medio annual da conservação e policia das respectivas estradas nos dez kilometros das vizinhanças da povoação.

Art. 10.º Os declives, raios de curvas e mais condições geraes de construcção poderão ser fixados em regulamentos do governo, tanto para as estradas de primeira ordem, como para as de segunda e terceira.

Art. 11.º O governo, ouvido o conselho das obras publicas, e em vista de todos os esclarecimentos e informações que reunir, mandará immediatamente organizar um plano geral das estradas de districto do continente do reino que desde já for conveniente classificar como taes.

§ 1.º Este plano será remettido aos governadores civis, os quaes abrirão sobre elle um inquerito de trinta dias para serem ouvidas as camaras municipaes e todas as mais pessoas ou corporações a quem os mesmos governadores civis julgarem conveniente inquerir, ou aquellas que durante o referido praso quizerem apresentar qualquer observação sobre a mesma materia.

§ 2.º Depois de findo aquelle praso será presente o plano com o respectivo inquerito ás juntas geraes de districto, que consultarão sobre elle o que se lhes offerecer, devendo as mesmas juntas ser convocadas immediatamente se não estiver proxima a epocha das suas sessões ordinarias.

§ 3.º As sessões das juntas geraes de districto em que se tratar d'este negocio deverão assistir os respectivos engenheiros directores ou inspectores dos districtos, para na discussão prestarem todos os esclarecimentos necessarios.

§ 4.º Ao governo subirá o inquerito a que se proceder em cada districto acompanhado da consulta da junta geral do districto e da informação do governador civil.

§ 5.º Reunidos todos estes trabalhos e informações, o governo, ouvido de novo o conselho das obras publicas, decretará o plano geral das estradas districtaes.

Art. 12.º Para se effectuar qualquer mudança n'este plano, seja supprimindo ou adicionando alguma estrada, seja alterando os pontos obrigados do seu traçado ou de outra qualquer fórma modificando esta classificação, será necessario novo decreto do governo, ao qual tenha precedido inquerito e mais instrucção e processo estabelecido no artigo anterior.

§ unico. De futuro não se procederá á classificação de qualquer estrada, sem que preceda pelo menos a formação de um ante-projecto em devida fórma.

Art. 13.º Qualquer estrada de primeira ou segunda ordem não poderá começar a construir-se sem o governo ter approvado o respectivo projecto definitivo.

Art. 14.º A approvação de um projecto definitivo de estrada ou de secção de estrada de primeira ou segunda ordem deverá sempre ser feita por portaria publicada no *Diario de Lisboa*, sobre consulta do conselho das obras publicas e ouvido o respectivo inspector.

Art. 15.º A approvação pelo governo de um projecto definitivo de estrada de qualquer ordem comprehende virtualmente a declaração de utilidade publica em favor das obras n'elle descriptas.

Art. 16.º Nenhuma alteração entre os pontos obrigados se poderá effectuar na posição de uma directriz de qualquer estrada de primeira ou de segunda ordem, depois de approvado o seu projecto, sem previa auctorisação do governo, sobre informação do respectivo engenheiro director ou inspector, ouvido o conselho das obras publicas.

Art. 17.º Não se dará começo á construcção de qualquer estrada de primeira ou de segunda ordem, aindaque o projecto d'ella se ache devidamente approvado, sem auctorisação especial do governo, e sem terem primeiro sido devidamente votados os fundos necessarios e approvado o orçamento da despesa em conformidade com a lei.

Art. 18.º O governo proporá annualmente ás côrtes com a especificação abaixo designada as sommas necessarias no proximo futuro anno economico:

1.º Para a policia, conservação e reparo das estradas de primeira ordem a seu cargo;

2.º Para o pagamento de quaesquer encargos annuaes provenientes de estradas já contratadas ou em construcção em virtude das auctorisações anteriores;

3.º Para as despesas de construcção n'aquelle anno economico das estradas de primeira ordem que se deverem levar a effeito em virtude de nova auctorisação;

4.º Para os subsidios com que o governo deverá contribuir para as estradas districtaes, classificadas segundo a lei;

5.º Para os subsidios com que o governo deverá contribuir para as estradas municipaes;

6.º Para os estudos das estradas de primeira, segunda ou terceira ordem.

Art. 19.º Nenhum subsidio pecuniario será prestado pelo governo para qualquer estrada districtal ou municipal sem o concurso das seguintes condições:

1.ª Representação da respectiva junta geral do districto ou camara municipal, solicitando o subsidio, com a designação da somma requerida.

2.ª Apresentação por parte das mesmas corporações de um ante-projecto de estrada devidamente elaborado com o orçamento respectivo;

3.ª Proposta dos meios com que o districto ou o concelho se obriga a contribuir para aquella obra;

4.ª Consulta do governador civil, em conselho de districto, e consulta do conselho das obras publicas.

Art. 20.º O subsidio do estado para estradas districtaes nunca excederá a metade, e para estradas municipaes a um terço do custo total das obras, não incluindo as expropriações, que deverão ser sempre a cargo dos respectivos districtos ou concelhos.

Art. 21.º O governo poderá ordenar a construcção de uma estrada districtal, ou seja quando a subsidiar com metade do seu custo, ou mesmo sem subsidio, quando na receita ordinaria dos districtos interessados houver os meios necessarios para se levar a effeito essa obra sem prejuizo dos mais encargos obrigatorios d'esses districtos.

Art. 22.º No caso de diversos districtos serem interessados n'uma estrada, o governo, consultadas as juntas geraes, fixará por decreto o contingente com que deve contribuir cada um d'esses districtos, depois de ouvido o conselho d'estado. No caso de diversos municipios serem interessados n'uma estrada, será o contingente fixado pelas respectivas juntas geraes; mas quando houver reclamação por parte de qualquer dos municipios será o contingente fixado definitivamente pelo governo.

Art. 23.º A construcção das estradas districtaes ou municipaes subsidiadas pelo governo será dirigida ou fiscalizada pelos seus agentes technicos.

Art. 24.º A construcção das estradas districtaes e municipaes não subsidiadas pelo estado poderá tambem ser dirigida pelos engenheiros e conductores de obras publicas do governo; mas a administração das obras d'essas estradas pertence aos respectivos districtos ou concelhos.

Os vencimentos permanentes dos engenheiros e conductores, incluindo as gratificações, serão n'esse caso a cargo do governo; mas todos os gastos de viagem e mais despesas eventuaes serão pagos pelos districtos ou concelhos.

Art. 25.º Os projectos e ante-projectos das estradas districtaes e municipaes poderão tambem ser levados a effeito por conta do estado dentro das sommas votadas pelas côrtes com similhante applicação.

Art. 26.º As despesas dos districtos, em relação ás estradas districtaes e ás estradas municipaes por elles subsidiadas, dividem-se em:

1.º Despesas obrigatorias;

2.º Despesas facultativas.

Art. 27.º São despesas obrigatorias:

1.º Todas as despesas com a policia, reparo e conservação das estradas de districto, classificadas como taes;

2.º As despesas com as expropriações e construcção d'aquellas estradas districtaes, para as quaes o governo contribuir com metade do custo das mesmas estradas;

3.º Contingente decretado pelo governo, nos termos do artigo 22.º, com que deve contribuir cada districto interessado n'uma estrada districtal subsidiada pelo estado, que atravesse mais de um districto.

Art. 28.º As despesas facultativas são:

1.º As despesas auctorisadas pelo governo para a construcção de qualquer estrada districtal classificada;

2.º Os subsidios prestados com auctorisação do governo a uma ou mais camaras municipaes para as estradas de terceira ordem.

Art. 29.º Para fazer face ás despesas dos districtos em relação a estradas haverá duas ordens de receitas:

1.^a Receitas ordinarias ;

2.^a Receitas extraordinarias.

Art. 30.^o Constituem a receita ordinaria com applicação especial a estradas :

1.^o Uns tantos por cento addicionaes ás contribuições predial, pessoal e industrial, que serão annualmente votados em côrtes por lei, sobre proposta do governo, precedendo consulta das juntas geraes de districto ;

2.^o Os direitos de transito nas barreiras, portagens e barcos de passagem que forem auctorisados pelo governo, nos termos da lei.

Art. 31.^o As receitas extraordinarias consistem nas derramas e contribuições da mesma natureza e nos empréstimos, umas e outros devidamente auctorisados.

Art. 32.^o Fica o governo auctorisado a mandar construir desde já por empreza, empreitada ou administração as estradas constantes da tabella n.^o 3, de modo que estes trabalhos fiquem concluidos dentro de cinco annos, a contar da promulgação d'esta lei, e progressam ao mesmo tempo em escala proporcional ao referido praso nos diversos districtos do reino.

§ unico. Fica igualmente o governo auctorisado a mandar construir desde já qualquer das outras estradas de primeira ordem, constantes das tabellas n.^{os} 1 e 2, quando as respectivas localidades contribuirem para essa construcção com um terço do seu custo, incluindo as expropriações.

Art. 33.^o Fica tambem o governo auctorisado a construir até ao seu completo acabamento todas as estradas de qualquer classe, cuja construcção na data da publicação d'esta lei se ache começada ou ordenada, e a introduzir em cada anno economico na tabella n.^o 3, na proporção dos kilometros concluidos no anno antecedente, as estradas constantes do additamento á mesma tabella.

Art. 34.^o O governo dará conta annualmente ás côrtes do uso que houver feito das auctorisações concedidas pela presente lei.

Art. 35.^o Fica revogada a legislação em contrario.

Mandámos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

O marquez de Loulé, par do reino, presidente do conselho de ministros, ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros e interinamente encarregado do ministerio das obras publicas, commercio e industria, a faça imprimir, publicar e correr. Dada no paço da Ajuda, aos 15 de julho de 1862.—EL-REI, com rubrica e guarda.—*Marquez de Loulé.* —(Logar do sello grande das armas reaes.)

Carta de lei, pela qual Vossa Magestade, tendo sancionado o decreto das côrtes geraes de 28 de junho ultimo, que trata da classificação geral das estradas do reino e ilhas, incumbindo a sua construcção, conservação e policia ao estado, aos districtos e municipios ; providenciando sobre o modo de occorrer ás despezas a fazer com as mesmas estradas, e de proceder á execução das respectivas obras ; auctorisando o governo a mandar construir desde já por empreza, empreitada ou administração as estradas constantes da tabella n.^o 3, e algumas das comprehendidas nas tabellas n.^{os} 1 e 2 ; o manda cumprir e guardar como n'ella se contém, pela fórma retrò declarada.—Para Vossa Magestade ver.—*Luiz Antonio Namorado* a fez.

TABELLA N.º 1

Estradas directas

Chaves		Bragança	
Villa Pouca de Aguiar		Mirandella	
Caminha Vianna Barcellos	Valença	Monção	
	Arcos de Valle de Vez		
	Ponte da Barca		
	Braga		
	Villa Nova de Famalicão		
	Porto (estação do caminho de ferro)		
	Aveiro (estação do caminho de ferro)		
	Mealhada (estação do caminho de ferro)		
	Coimbra (estação do caminho de ferro)		
	Coimbra		
Leiria Ouren Thomar	Coimbra (estação do caminho de ferro)		
	Salvaterra		
	Castello Branco		
	Abrantes		
Estação do caminho de ferro nas proximidades de Thomar		Estação do caminho de ferro no Rocio de Abrantes	
Santarem (estação do caminho de ferro)			
Lisboa (estação do caminho de ferro)			
Barreiro (caminho de ferro do sul e sueste)		Caminho de ferro de leste	
Beja		Elvas (estação do caminho de ferro)	
Mourão		Portalegre	
Faro		Castello de Vide	
Mertola			
Rio Guadiana			
Serpa			
Moura			
Concelho de Barrancos			

As estradas de Lisboa ás povoações proximas da fronteira serão prolongadas até aos pontos da linha de limites da mesma fronteira, na direcção que os estudos mostrarem ser mais conveniente.

Paço da Ajuda, em 15 de julho de 1862. — *Marquez de Loulé.*

TABELLA N.º 2

Estradas transversaes

Caminha, Valença, Monção, Melgaço e ramal de Coura.
 Vianna, Ponte de Lima { Arcos, Lindoso.
 { Ponte da Barca.
 { Braga, Guimarães, Amarante, Peso da Regua.
 Braga, Chaves.
 Espozende, Barcellos, Braga.
 Povoia de Varzim e Villa do Conde { Villa Nova de Famalicão, Guimarães.
 Porto, Villa do Conde, Povoia de Varzim, Barcellos, Ponte de Lima, Valença.
 Porto, Santo Thyrso, Guimarães, Fafe, Cavez, Villa Pouca, Chaves.
 Porto, Penafiel { Amarante, Villa Real.
 { Concelhos do Marco e de Baião, Peso da Regua, estrada marginal do Douro, Barca
 de Alva.
 Guimarães, Mondim de Basto, Villa Real.
 Guimarães, Penafiel, Entre os Rios.
 Chaves, Vinhaes, Bragança, Miranda.
 Chaves, Mirandella, Villa Flor.
 Villa Real, Alijó, Villa Flor, Moncorvo, Freixo de Espada á Cinta.
 Ovar e Aveiro { Oliveira de Azemeis, Arouca, Douro, Entre os Rios.
 Aveiro, Albergaria, Pecegueiro, Vouzella, S. Pedro do Sul, Vizeu.
 Vizeu, Porto
 Vizeu, Mangualde, Fornos, Celorico.
 Lamego, Moimenta, Trancoso.
 Aveiro, Agueda, Tondella.
 Tondella, Ponte da Tábua, Gallizes, Covilhã.
 Mira, Cantanhede, Coimbra.
 Figueira, Coimbra { Foz Dão, Carregal, Mangualde.
 { Foz de Arouce, Miranda do Corvo, Thomar, Barquinha.
 Foz de Arouce, Louzã, Pampilhosa, Castello Branco.
 Trancoso, Pinhel, Castello Rodrigo, Barca de Alva.
 Guarda, Sabugal, Penamacor, Castello Branco.
 Thomar, Proença a Nova, Sobreira Formosa, Castello Branco.
 Castello Branco, Fundão, Covilhã, Guarda.
 Castello Branco, Villa Velha, Niza, Crato, Portalegre.
 Figueira, Leiria.
 Leiria, Marinha Grande { Nazareth.
 { S. Martinho do Porto.
 Lisboa, Torres Vedras { Peniche.
 { S. Martinho do Porto.
 { Caldas { Alcobaga, Leiria Coimbra com o ramal de Alcobaga á Nazareth.
 Peniche, Obidos, Rio Maior { Santarem.
 { Cartaxo.
 Lisboa, caes e estrada marginal do Tejo, Cascaes.
 Santarem, Evora.
 Vendas Novas, Montemor o Novo { Evora.
 { Arraiolos, Extremoz, Borba { Elvas.
 { Villa Viçosa.
 Portalegre, Extremoz, Evora.
 { Alcaccer do Sal.
 Beja, Ferreira { Sines.
 { Odemira.
 Lagos, Villa Nova de Portimão { Monchique.
 { Silves, S. Bartholomeu de Messines.
 { Lagoa, Faro, Tavira, Villa Real de Santo Antonio.
 Paço da Ajuda, em 15 de julho de 1862. = *Marquez de Loulé*.

TABELLA N.º 3






















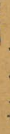










Estradas directas

Braga, Ponte da Barca, Arcos { Valença.
 { Monção.
 Bussaco, Vizeu, S. Pedro do Sul, Lamego { Villa Pouca, Chaves.
 { Mirandella, Bragança.
 Peso da Regua, Villa Real.
 Coimbra, Foz de Arouce, Gallizes, Celorico { Trancoso.
 { Guarda.
 Ramal da Raiva e ramal de Gouveia, ligando com a estrada sobredita.
 Estação do caminho de ferro do Rocio de Abrantes { Abrantes, Castello Branco.
 Leiria, Ourem, Thomar.
 { S. Bartholomeu de Messines, Faro.
 Beja { Ponte de Terres, Mertola.
 { Rio Guadiana e ponte sobre este rio para Serpa e Moura.
 Elvas, Campo Maior.



SISTEMA GERAL
DAS
Comunicações do Regno
AQUE SE REFERE A = CARTA DE LEI. DATADA
de
5 de Junho de 1862
Brennas

Legenda

	<u>Caminho de ferro</u>	<u>Estrecho da Serra da</u>	<u>Arcebas</u>
	<u>Estrecho de rios de 1.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 2.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 3.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 4.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 5.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 6.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 7.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 8.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 9.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 10.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 11.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 12.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 13.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 14.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 15.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 16.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 17.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 18.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 19.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 20.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 21.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 22.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 23.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 24.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 25.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 26.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 27.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 28.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 29.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 30.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 31.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 32.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 33.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 34.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 35.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 36.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 37.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 38.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 39.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 40.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 41.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 42.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 43.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 44.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 45.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 46.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 47.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 48.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 49.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 50.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 51.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 52.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 53.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 54.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 55.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 56.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 57.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 58.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 59.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 60.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 61.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 62.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 63.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 64.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 65.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 66.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 67.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 68.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 69.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 70.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 71.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 72.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 73.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 74.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 75.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 76.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 77.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 78.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 79.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 80.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 81.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 82.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 83.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 84.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 85.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 86.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 87.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 88.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 89.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 90.ª Classe</u>
	<u>Estrecho de rios de 91.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 92.ª Classe</u>	<u>Estrecho de rios de 93.ª Classe</u>

Escala d'um grão de Latitude

Estradas transversaes

Caminha, Villa Nova da Cerveira, Valença e ramal de Coura.
Ponte de Lima, Braga, Guimarães, Amarante.
Povoa de Varzim, Villa do Conde } Villa Nova de Famalicão.
Porto, Villa do Conde e Povoa de Varzim.
Porto, Guimarães, Fafe, Cavez, Villa Pouca de Aguiar, Chaves.
Penafiel, concelhos do Marco e do Baião, Peso da Regua, estrada marginal do Douro, Barca de Alva.
Albergaria, S. Pedro do Sul.
Lamego, Moimenta, Trancoso.
Vizeu, Mangualde, Fornos, Celorico.
Foz Dão, Carregal, Mangualde e ramal de Foz Dão á Raiva.
Ramal entre a Venda do Sebo e Santa Comba Dão, ligando a estrada sobredita com a do Bussaco.
Figueira, Coimbra.
Foz de Arouce, Miranda do Corvo, Thomar, Barquinha.
Castello Branco, Fundão, Covilhã, Guarda.
Lisboa, Torres Vedras } Peniche.
 } Caldas.
Ramal de S. Martinho do Porto, ligando com a estrada sobredita.
Lisboa, caes e estrada marginal do Tejo, Cascaes.
Portalegre, Extremoz, Evora.
Ferreira, Alcacer do Sal.
Lagos, Portimão, Lagoa, Faro, Tavira, Villa Real de Santo Antonio.
Paço da Ajuda, em 15 de julho de 1862.==*Marquez de Loulé.*

Additamento á tabella n.º 3, a que se refere o artigo 33.º da lei

Braga, Chaves.
Villa Pouca, Mirandella.
Figueira, Leiria.
Leiria, Marinha Grande, S. Martinho do Porto com ramal para a Nazareth.
Villa Nova de Portimão, Monchique.
Coimbra, Cantanhede, Mira.
Oliveira, de Azemeis, Arouca.
Trancoso, Pinhel.
Valença a Melgaço.
Paço da Ajuda, em 15 de julho de 1862.==*Marquez de Loulé.*

D. de L. n.º 164, de 24 de julho.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS ECCLESIASTICOS E DE JUSTIÇA

DIRECÇÃO GERAL DOS NEGOCIOS ECCLESIASTICOS

1.ª REPARTIÇÃO

Tem constado a Sua Magestade El-Rei que alguns clerigos, mais dominados por paixões mundanas do que incitados pelo verdadeiro zêlo apostolico, substituem a explicação do evangelho e o ensino da doutrina christã pela discussão de questões politicas, de pessoas e de interesses temporaes; e

Considerando que é tão repugnante á indole da missão evangelica do sacerdote christão, como á propria essencia do christianismo, o incitamento ás paixões politicas e a substituição da voz d'ellas á palavra de Deus no recinto dos templos;

Considerando que por tal motivo a igreja sempre reprovou semelhantes desvios e censurou que os seus ministros, polluindo as elevadas funcções sacerdotaes no lodo dos interesses profanos, ousassem querer transformar em tribuna politica e pelourinho de diffamação a cadeira do evangelho, e transportar para dentro dos templos o tumultuar apaixonado das turbas no meio da praça publica;

Considerando por outro lado que a obrigação a que todas as instituições e sociedades religiosas estão sujeitas de respeitar as instituições sociaes e politicas e os governos dos paizes em que existem, augmenta ainda para os ministros da religião dominante, nos estados que, como o nosso, garantem á religião catholica apostolica romana uma elevada preferencia sobre todas as outras, que nem ao menos são reconhecidas, mas tão sómente toleradas;

Considerando que nunca os governos dos estados catholicos permittiram semelhantes abusos, antes sempre mui expressamente os reprovaram e cuidadosamente puniram;

Considerando que, em harmonia com estes principios, foi nò artigo 137.º do codigo penal havido por criminoso e é como tal punido o facto do « ministro ecclesiastico que no exercicio do seu ministerio, em sermões ou em qualquer discurso publico, verbal, ou

ANEXO 3-PORTUGAL. Depósito dos Trabalhos Geodésicos. Mappa do distrito entre os rios Douro e Minho / feito pela ordem do Ilm.º e Exm.º Snr Nicolau Trante Brigadeiro encarregado do governo das armas do partido do Porto, anno 1813 ; Rebello, gr.. - Novamente gravado e publicado no Deposito dos Trabalhos Geodesicos. - Escala [ca 1:193000], 2 Legoas de 18 ao Grao = [6,4 cm]. - Lisboa : Deposito dos Trabalhos Geodesicos, 1861. - 1 mapa : litografia, p&b ; 72,70x54,60 cm.

ANEXO 4-PORTUGAL. Depósito dos Trabalhos Geodésicos. Mappa do distrito entre os rios Douro e Minho / feito pela ordem do Ilm.º e Exm.º Snr Nicolau Trante Brigadeiro encarregado do governo das armas do partido do Porto, anno 1813 ; Rebello, gr.. - Novamente gravado e publicado no Deposito dos Trabalhos Geodesicos. - Escala [ca 1:193000], 2 Legoas de 18 ao Grao = [6,4 cm]. - Lisboa : Deposito dos Trabalhos Geodesicos, 1861. - 1 mapa : litografia, p&b ; 72,70x54,60 cm.

ANEXO 5-Mappa dos caminhos de ferro portuguezes em 1 de Janeiro de 1895 no Continente e no Ultramar / des. Goullard e Nogueira. - Escala 1:1000000. - [Lisboa] : Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal, [post. Janeiro de1895]. - 1 mapa : litografia, color. ; 64,40x38,60 cm, em folha de 70,70x46,70 cm

ANEXO 6-PORTUGAL. Instituto Geográfico. Carta geographica de Portugal : [Divisão por distritos e concelhos] / Publicada por ordem de sua Magestade, levantada em 1860 a 1865 sob a direcção do Conselheiro Filipe Folque Gen.ral de Brig. Garduado e director do Instituto Geographico ; pelos officiaes do Exercito A. J. Pery, C.A. da Costa e G.A. Pery ; Barreto, Palha e Santos gr.. - Escala 1:500000. - [Lisboa] : Instituto Geographico, [<post >1865]. - 1 mapa : litografia, color. ; 119,00x72,00 cm, em folha de 121,50x77,50 cm <http://purl.pt/27558>



MAPA
DOS

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES
Em 1 de Janeiro de 1895
NO CONTINENTE E NO ULTRAMAR

PUBLICADO PELA
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO
DE

PORTUGAL

REDACÇÃO-R'DO LORETO-43

LISBOA

LINHAS EM EXPLORAÇÃO

ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO

	Kilometros
Sul e Sueste.....	340
Ramal—Barreiro a Faro.....	73
Evora—Beja a Sines a Estremoz.....	43
Sul e Sueste.....	475
Mitico e Douro.....	132
Mitico—Porto a Fronteira da Valença.....	14
Ramal—Porto a Paris-Alfândega.....	15
Douro—Foz de Arouze a Fronteira de Barca d'Alva.....	192
Total das linhas do Estado.....	818

COMPANHIAS

Companhia Real.....	275,6
Leito—Lisboa a Fronteira Badajoz.....	71,7
Ramal—Torre das Vargens a Fronteira de Valença.....	229,7
Nova—Lisboa a Sines.....	6,0
Ramal—Lisboa a Sines.....	6,0
Urbania—Lisboa a Sines.....	74,1
Torre—Figueira—Torre a Figueira da Foz.....	188,3
Alfândega—Lisboa a Cascaes.....	23,3
Cascaes—Lisboa a Cascaes.....	23,3
Boira d'Alva—Alfândega a Sines.....	21,9
Figueira da Foz a Fronteira de Villar Formoso.....	253
Companhia Nacional (vias reduzidas).....	55
Mitico—Lisboa a Sines.....	50
Porto a Povoas e Famalicão (vias reduzidas).....	58
Mattosinhos—Sinhora da Serra a Lega.....	6
Guimarães (vias reduzidas).....	34
Trofa a Guimarães.....	34
Total das linhas de companhias.....	1.828
Total da rede no continente.....	2.344

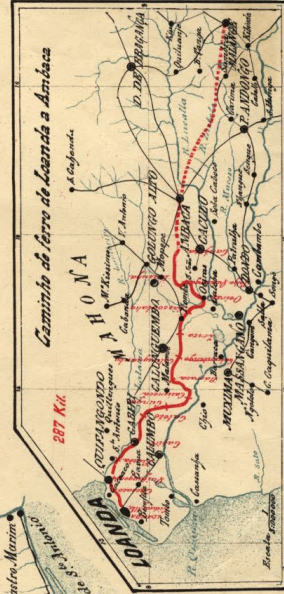
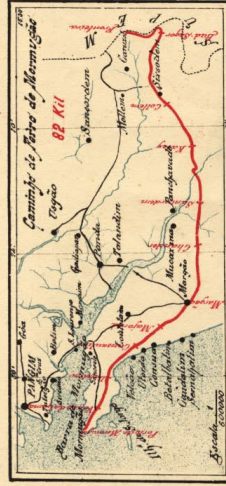
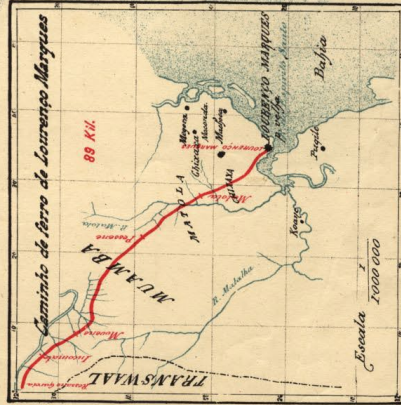
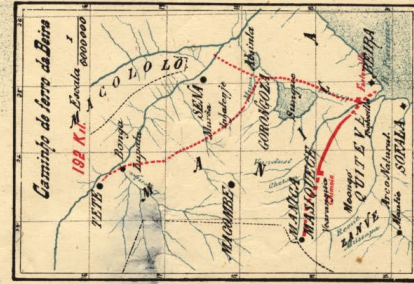
SIGNAES CONVENÇIONALES

- Cidade cabega de distrito
- " " " concelho
- Cabeça de concelho
- Praça de guerra
- Estrada Real
- " districtal
- Caminho de ferro
- " " " em constr."
- " " " a construir

Escala de 1:100,000



N. 15.770



DEPOSITADO

em conformidade com o art. 604 do Código Civil, para gozar dos direitos de propriedade no mesmo Código consignados.

